
Estratègia de gestió de la xarxa viària per a un desenvolupament local i turístic

UPC · Màster en Sostenibilitat

Glòria Clavera Ibáñez

1	RESUM	1
2	ABSTRACT	2
3	DEFINICIÓ D'OBJECTIUS	3
3.1	Objectiu principal.....	3
3.2	Objectius específics.....	3
4	ANÀlisi D'ANTECEDENTS I VIABILITAT.....	4
4.1	GESTIÓ INTEGRAL DEL TERRITORI	4
4.1.1	Patrimoni territorial base dels valors identitaris.....	4
4.1.2	Figures de protecció del patrimoni territorial català.....	5
4.1.3	Identificació d'un sistema territorial.	7
4.2	EL TERRITORI COM A PRODUCTE CULTURAL D'INTERÈS TURÍSTIC	9
4.2.1	Turisme cultural: una eina per a la promoció territorial.....	9
4.2.2	Rutes temàtiques estratègia de descoberta patrimonial	11
4.3	GESTIÓ DE L'ACCESSIBILITAT AL PATRIMONI TERRITORIAL	12
4.3.1	L'accessibilitat a la informació com a coneixement del territori	12
4.3.2	L'accessibilitat física al territori a través de la xarxa viària.....	14
5	METODOLOGIA	22
5.1	Avaluar l'accessibilitat informativa a través de la promoció turística via web.....	22
5.2	Avaluar l'accessibilitat al patrimoni a través de l'articulació entre la xarxa de carreteres i la xarxa de camins	23
6	DESENVOLUPAMENT I RESULTATS	25
6.1	Accessibilitat via web. El cas del Priorat: La identitat territorial que reforça la marca turística.....	25
6.1.1	Avaluació de l'estratègia temàtica	26
6.1.2	Promoció del patrimoni.....	27
6.1.3	Oferta de rutes culturals	28
6.1.4	Accessibilitat informativa	30
6.1.5	Avaluació de les estratègies turístiques utilitzades	32
6.2	Metodologia per a la decisió de millora de les infraestructures viàries per a un desenvolupament comarcal. Aplicació al cas de l'Alt Berguedà	33
6.2.1	Jerarquitització del patrimoni identitari.....	33
6.2.2	Avaluació de l'accessibilitat actual al patrimoni.....	37
6.2.3	Avaluació de l'oferta de rutes temàtiques culturals a peu	39
6.2.4	Millora de la connectivitat de la xarxa viària	42
7	CONCLUSIONS.....	50
8	BIBLIOGRAFIA CITADA	52

1 RESUM

Moltes de les propostes actuals per a dur a terme un desenvolupament local i turístic d'un territori, es centren en la posada en valor dels seus elements patrimonials. Diverses poden ser les estratègies per enaltir el patrimoni d'un territori, però aquí ens centrarem en les que treballen per una millora de la seva accessibilitat: 1) l'accessibilitat informativa i 2) l'accessibilitat física.

Pel que fa a l'accessibilitat física, una de les estratègies proposades en aquesta perspectiva és la creació de rutes temàtiques a través d'una xarxa de senders. Per a gestionar un nou model integrat de la xarxa de senders, cal abordar un tema conflictiu com és la interferència del transport motoritzat en aquesta xarxa. En els últims anys, s'han realitzat una sèrie d'intervencions en la xarxa de comunicacions que bàsicament ha afavorit la xarxa de carreteres i l'ha prioritzada davant de la xarxa de camins existents. Trobem en el territori dues xarxes de comunicacions inconnexes i que responen a funcions diferents: la xarxa de carreteres i la xarxa de camins. Aquests dos sistemes s'entrellacen i en el seu solapament es creen certs conflictes d'usos que cal resoldre.

En aquest sentit, apareix un nou concepte de xarxa de carreteres, el viari intermedi, entès com el conjunt de carreteres comprès entre les grans infraestructures de connexió i la xarxa urbana. El viari intermedi ha de respondre a una demanda local i servir a múltiples usuaris (Navas, 2012, en premsa). La solució als conflictes d'usos entre la xarxa de carreteres i la xarxa de camins pot passar per l'ús d'uns nous criteris que garanteixin la seguretat viària dels usuaris de modes de transport més vulnerables (vianants i ciclistes) a l'hora de dissenyar nou viari intermedi o de millorar el ja existent.

Per avaluar l'accessibilitat informativa, ens servirem de les eines que ofereix la promoció turística comarcal. El turisme cultural, en les seves versions de turisme rural i turisme de natura, es converteix en el marc perfecte de promoció del patrimoni territorial. A partir d'aquí, avaluarem com els gestors comarcals de turisme cultural utilitzen noves plataformes tecnològiques per a una gestió de la informació còmode i estructurada. Es constata que, en molts casos, el sistema d'accés a la informació és defectuós, una correcta promoció de la informació del producte via web, pot ser clau per a que l'accessibilitat física al patrimoni sigui una realitat.

2 ABSTRACT

Many of the current proposals to carry out local and tourist development in an area focus on the value of their patrimonial assets. Several strategies can be followed in order to raise the heritage of a territory, but we will focus on those which consist on improving their accessibility: 1) the accessibility of information and 2) the physical accessibility.

With regard to physical accessibility, one of the strategies proposed in this perspective is the creation of thematic routes through a network of path. To manage a new integrated model of the network of paths, we must tackle a controversial topic as the interference of motorized transport in the network. In recent years, there has been a series of interventions in the communications network that basically favored the road network and has given priority to it rather than to the existing path network. The territory has two unrelated communication networks which respond to different functions: the network of roads and the network of paths. These two systems are intertwined and create certain conflicts of uses that need to be solved.

A new concept of road network arises, the local road network, defined as the set of roads that are between the major connection infrastructure and the urban network. The local road network must respond to local demand and to serve multiple users (Navas, 2012, in press). The solution to the conflict of uses between the network of roads and the one of paths might be the use of new criteria to ensure the safety of the most vulnerable modes of transport users (pedestrians and cyclists) when designing new local roads or improving the existing ones.

To evaluate the accessibility to information, we shall use the tools provided by the regional tourism promotion. Cultural tourism, in his versions of rural tourism and nature tourism, becomes the perfect setting for the promotion of territorial heritage. Afterwards, we shall evaluate to what extent regional cultural tourism managers are using new technology platforms to administer information in a convenient and structured manner. It is noticeable that in many cases, the system of access to information is defective. A suitable product promotion via web may be the key to bring the physical accessibility to our territorial heritage to reality.

3 DEFINICIÓ D'OBJECTIUS

Per al desenvolupament d'una comarca, calen **estratègies de gestió integrada**; estratègies territorials que impliquin al territori en conjunt i que s'estructurin en funció de la **identitat territorial** pròpia de cada comarca. La identitat territorial veurem que queda definida en part pels **valors patrimonials** que el territori conté. Si aconseguim posar en valor i **sistematitzar** aquest patrimoni territorial inherent, aconseguirem el desenvolupament comarcal que busquem.

Una de les estratègies claus de valorització patrimonial són les anomenades **rutes temàtiques** incloses dins la **gestió turística** cultural. Aquestes rutes engloben dins una temàtica pròpia diversos elements patrimonials i es serveixen de les infraestructures per dur-les a terme.

Tal i com el títol indica, el treball s'emmarca dins una **escala comarcal**. Aquesta delimitació d'escala té sentit en la administració catalana, però podria ser extrapolable a altres territoris entenent que es tracta d'una escala territorial local i reduïda.

El **desenvolupament local** al que ens referim s'identifica plenament amb el que s'entén com a desenvolupament sostenible i de respecte amb el medi natural i social existent. Les estratègies, econòmiques, socials i ambientals, que es duguin a terme hauran de ser capaces de satisfer les necessitats actuals sense comprometre els recursos i possibilitats de les futures generacions.

Per últim, el **desenvolupament turístic** que es busca, pel fet de ser el més respectuós amb l'entorn en el que s'insereix, és el que té a veure amb el turisme cultural. El turisme cultural, pot ser l'eina de promoció patrimonial per excel·lència, permet valoritzar els elements patrimonials i a la vegada dinamitzar econòmicament el seu entorn (Antón Clavé, 2006).

3.1 Objectiu principal

L'objectiu principal d'aquest treball és **crear una metodologia per avaluar l'accessibilitat al patrimoni des de les infraestructures**.

Aquesta metodologia ha de ser aplicable a qualsevol comarca que vulgui gestionar el seu patrimoni. Es crearà un mètode d'avaluació amb diverses etapes, la seva concatenació permetrà a la comarca desenvolupar una accessibilitat al patrimoni i una adequació de les infraestructures per a tal fi.

3.2 Objectius específics

Per a seguir aquesta metodologia, cal **establir el valor patrimonial favorable al desenvolupament local i turístic** d'una comarca i establir-ne una jerarquització. És necessari també, conèixer quin és el viari intermedi i els camins que permeten la comunicació intracomarcal i l'accessibilitat actual al patrimoni.

Un cop establerts aquests elements, haurem de definir **l'accessibilitat a aquest patrimoni i al seu entorn**. Caldrà doncs:

- a) Avaluar l'accessibilitat informativa a través de la promoció turística via web
- b) Avaluar l'accessibilitat a través de l'articulació entre la xarxa de carreteres i la xarxa de camins

4 ANÀLISI D'ANTECEDENTS I VIABILITAT

4.1 GESTIÓ INTEGRAL DEL TERRITORI

4.1.1 Patrimoni territorial base dels valors identitaris

L'aparició del concepte de patrimoni neix a finals del S.XVIII a França junt amb una necessitat de conservar l'**herència històrica i artística** del passat d'un poble per tal de transmetre-la a les generacions futures (Rivera Blanco, 2010). Amb el transcurs del temps han anat variant les concepcions del que és patrimoni i s'han anat succeint normatives legislatives per tal de poder garantir-ne la seva conservació.

Si ens centrem en la conservació d'edificis històrics, no és fins a principis del S.XX quan es comença a plantejar la necessitat de conservar el monument en si però també la de garantir la conservació del seu **entorn**. Es posa de manifest que un edifici es completa dins el seu entorn, pel que fa la forma, tenen a veure les relacions de massa i volum, els vincles entre els vials i els edificis, les seves proporcions i formes, els seus recorreguts, etcètera (Rivera Blanco, 2010).

“El creuament entre el projecte d'arquitectura i la forma històrica del mitjà construït, serà pròpiament el lloc: l'espai humà que ens construïm i en el que vivim. Sense lloc no hi ha arquitectura” (Muntañola Thornberg, 2000, pág. 63)

Per això, l'entorn de l'element patrimonial és patrimoni en si pel fet que permet comprendre l'element patrimonial en el seu **context territorial**. Cal atribuir sentits, valors i accions patrimonials a espais cada vegada més amplis, no només a elements patrimonials en concret sinó a tot el seu entorn (Mata, 2010). El concepte de **paisatge cultural** engloba aquest procés i pren tot el sentit amb la integració de patrimoni natural i cultural en un de sol, el **patrimoni territorial**.

La primera entrada de el Gran diccionari de la llengua catalana, d'Enciclopèdia catalana, defineix la **identitat** com la “qualitat d'ésser una persona o cosa ella mateixa” i segons la Real Academia Española la identitat es defineix com “el conjunto de rasgos propios de un individuo o de una colectividad que los caracterizan frente a los demás”.

Dit això, la identitat es concep com la fisonomia pròpia que identifica un individu o una col·lectivitat i a la vegada el permet diferenciar-se de la resta. Si parlem d'**identitat territorial**, ens referirem a la fisonomia que identifica un territori i el permet diferenciar-se dels demés. Els elements que configuren la fisonomia del territori són físicament, el clima, l'orografia i la geologia i, simbòlicament, la societat que hi viu i que el transforma (Iglesias, 2008).

Si un dels elements que configura la identitat territorial és la societat que viu i transforma el territori i, ens atenem a la definició del Conveni Europeu del Paisatge en què el **paisatge** és *l'àrea, tal com la percep la població, el caràcter de la qual és el resultat de la interacció de factors naturals i/o humans*¹; podem afirmar que el paisatge forma part de la identitat territorial. Si entenem el paisatge com a territori transformat, determinant quins elements formen part o configuren aquest paisatge, podrem afegir nous elements configuratius de la identitat territorial.

¹ Definició extreta del glossari de la web de l'Observatori del Paisatge.

La construcció del paisatge es deu a l'actuació de l'**home** que, a través de les tècniques i pràctiques que han anat passant de generació en generació, ha modificat el **territori**. Al llarg de la història, l'home ha interactuat amb el seu entorn per tal d'organitzar-se en societat. Ha desenvolupat una producció agrícola i ha establert una gestió d'usos del sòl, de protecció d'àrees naturals i d'estructuració d'assentaments. El paisatge natural (base geofísica) és convertit en **paisatge cultural** com a resultat d'una transformació col·lectiva, s'hi han abocat tots els valors i sentiments de la societat que hi ha viscut (Nogué, 2009).

En un paisatge cultural trobem disseminats pel territori: **elements construïts** (assentaments urbans, infraestructures, elements construïts aïllats, etc...) i **espais transformats** (campes agrícoles, embassaments, canals, zones de pasturatge, etc...) (Jerpåsen & Swensen, 2008). La conjunció d'aquests elements artificials amb l'**espai verge** no transformat configurarà el paisatge d'un territori.

Alguns d'aquests elements exposats (elements construïts, espais transformats, espai verge) són els que figuraran en el registre patrimonial del territori² com a **elements patrimonials**. El patrimoni és el conjunt de béns heretats dels nostres avantpassats, són vestigi de la història del territori, del sistema social que hi ha regit i de particulars concepcions de vida, encara vigents o no (López-Monné, 1999).

Cal tenir en compte que els elements patrimonials no acostumen a trobar-se en la forma d'un objecte individual sinó que formen part de tot un **entorn cultural**, s'inclouen dins un sistema, tant per una temàtica en comú, com per una mateixa disposició territorial (Jerpåsen & Swensen, 2008). Un entorn rural per exemple, és un sistema patrimonial de per si, disposa d'elements patrimonials culturals i naturals dispersos pel seu territori (un sistema que el formen pobles, camins, ermites, camps, boscos i muntanyes³). Per tant, en aquest treball parlarem de **patrimoni territorial** per referir-nos a tot els elements patrimonials que s'inclouen en el paisatge cultural del territori i que configuren la seva identitat: el patrimoni cultural i el patrimoni natural⁴.

4.1.2 Figures de protecció del patrimoni territorial català

Els elements patrimonials en general, poden ser llibres, pintures, tradicions, edificis o paisatges transformats, cal protegir-los i conservar-los tant pel seu **valor estètic i formal** com pel **testimoniatge del passat** que representen (Maderuelo, 2010). A **Catalunya**, tenim diverses estratègies de classificació, promoció i conservació del patrimoni, però per a l'objectiu d'aquest treball, ens interessarà conèixer les que puguin repercutir en la conservació del **patrimoni territorial**.

²En el registre patrimonial també es té en consideració el patrimoni intangible. En aquest treball es prescindirà d'aquesta categoria per la seva complexitat simbòlica que no s'inscriu en el nostre marc conceptual. Cal deixar clar però, que aquesta categoria patrimonial també reforça i forma part de la identitat territorial.

³ Aquests elements són els que configuren un sistema rural català. Òbviament cada territori tindrà els seus elements patrimonials que configuraran la identitat territorial pròpia.

⁴ Està apareixent una nova voluntat d'incorporar certs camins i carreteres o fins i tot sistemes de comunicació, dins el conjunt d'elements patrimonials. Les xarxes de comunicació s'inclouen dins els paisatges culturals, participen de l'entorn dels elements construïts, en permeten la seva visibilitat i certs camins són per si mateix un valor formal i vestigi de la història que cal conservar (Grazuleviciute-Vileniske & Matijosaiti, 2010). Actualment la UNESCO considera patrimoni certs elements infraestructurals com ponts o aqüeductes però la única xarxa de comunicacions que es considera patrimoni de la humanitat és el Camí de Santiago.

Qualsevol estratègia de **conservació** del patrimoni, ha d'incloure **protecció** i **revitalització** (Antón Clavé, Turismo, Territorio y Cultura, 2006). Per tant, no es tracta d'embalsamar un element patrimonial, sinó de protegir-lo de la seva desaparició com a eina de coneixement del passat (sempre i quan continuï sent un valor cultural per sí mateix), i de proporcionar-li un nou ús contemporani que el converteixi en estímul per a un desenvolupament econòmic (Jerpåsen & Swensen, 2008).

La conservació del patrimoni territorial suposa la seva posada en valor. Representa l'emfatització de la història comuna del **territori** en conjunt i l'oportunitat, cas de ser necessari, d'una diversificació i/o revitalització econòmica comarcal (Antón Clavé, 2006).

Figures de protecció del patrimoni cultural i natural català

PROTECCIÓ PATRIMONI CULTURAL CATALÀ

Marc legal	Llei 2/1993, de 5 de març, de foment i protecció de la cultura popular i tradicional i de l'associacionisme cultural Llei 9/1993, de 30 de setembre, del patrimoni cultural català			
Categories de protecció	BCIN (Béns Culturals d'Interès Nacional) BCIL (Béns Culturals d'Interès Local) EPA (Espais de Protecció Arqueològica) Resta de béns integrants del patrimoni cultural català			
Class. béns immobles	Monument històric	Jardí històric	Zona d'interès etnològic	Zona
	Conjunt històric	Lloc històric	Zona arqueològica	paleontològica

PROTECCIÓ PATRIMONI NATURAL CATALÀ

Marc legal	Marc legal europeu Directiva 79/409/CEE, 2 d'abril de 1979, relativa a la conservació de les aus salvatges Directiva 92/43/CEE, 21 de maig de 1992, relativa a la conservació dels hàbitats naturals i de la fauna i la flora salvatges Marc legal espanyol Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad Ley 5/2007, de 3 de abril, de la Red de Parques Nacionales Marc legal català Llei 12/1985, de 13 de juny, d'espais naturals Llei 12/2006, del 27 de juliol, de mesures en matèria de medi ambient i de modificació de les lleis 3/1988 i 22/2003, de la Llei 12/1985, de la Llei 9/1995 i de la Llei 4/2004.		
Categories de protecció	Parcs nacionals Paratges naturals d'interès nacional Reserves naturals Parcs naturals		
PEIN	Llei 12/1985, de 13 de juny, d'espais naturals crea i regula la figura del Pla d'espais d'interès natural (PEIN), aprovat mitjançant el Decret 328/1992, de 14 de desembre.		

XARXA NATURA 2000

Marc legal	És una iniciativa europea, que impulsa la creació d'una xarxa d'àrees d'especial protecció. És el principal instrument de conservació de la natura de la Unió Europea.
Categories de protecció	Z.E.P.A: Zona d'Especial Protecció per a les Aus L.I.C: Lloc d'Interès Comunitari Z.E.C: Zona d'Especial Conservació

PROTECCIÓ, GESTIÓ I ORDENACIÓ DEL PAISATGE

Marc legal	Marc legal europeu El 2004 entra en vigor el Conveni Europeu del Paisatge, dins el marc "Europa, un patrimoni comú". Marc legal català La llei 8/2005, de 8 juny de protecció, gestió i ordenació del paisatge promou la millora i re valorització del paisatge.
-------------------	---

Instruments	Catàlegs de paisatge	Directrius del paisatge	del Cartes del paisatge
PROTECCIÓ UNESCO, PATRIMONI DE LA HUMANITAT			
Objectiu	L'objectiu d'aquesta catalogació és crear un catàleg i donar a conèixer certs llocs d'importància cultural i natural a nivell mundial. Els espais catalogats poden rebre finançament de la UNESCO per a la seva protecció i conservació.		
Categories	Cultural, natural i mixt		
Patrimoni humanitat a Catalunya	L'art rupestre Tàrraco Vall de Boí	Monestir de Poblet L'obra de Gaudí Els castells	Palau Música / Hospital Sant Pau Patum de Berga La dieta mediterrània

Tabla 1: Figures de protecció del patrimoni territorial català
Font: Elaboració pròpia a partir de les webs dels gestors.

4.1.3 Identificació d'un sistema territorial.

Molts factors són els que conflueixen a crear la imatge actual del **territori**, condicions naturals, econòmiques i socials. Per gestionar-lo, cal una visió estratègica de coordinació de polítiques que impliquin al territori en conjunt i sense fragmentació sectorial.

Les polítiques d'**ordenació territorial** tenen per objectiu gestionar les transformacions que pateix un territori de manera ordenada (Cortina, 2010). Es tracta de trobar un equilibri entre tots els elements que conflueixen a transformar un territori, els més evidents les infraestructures i les polítiques d'ocupació del sòl.

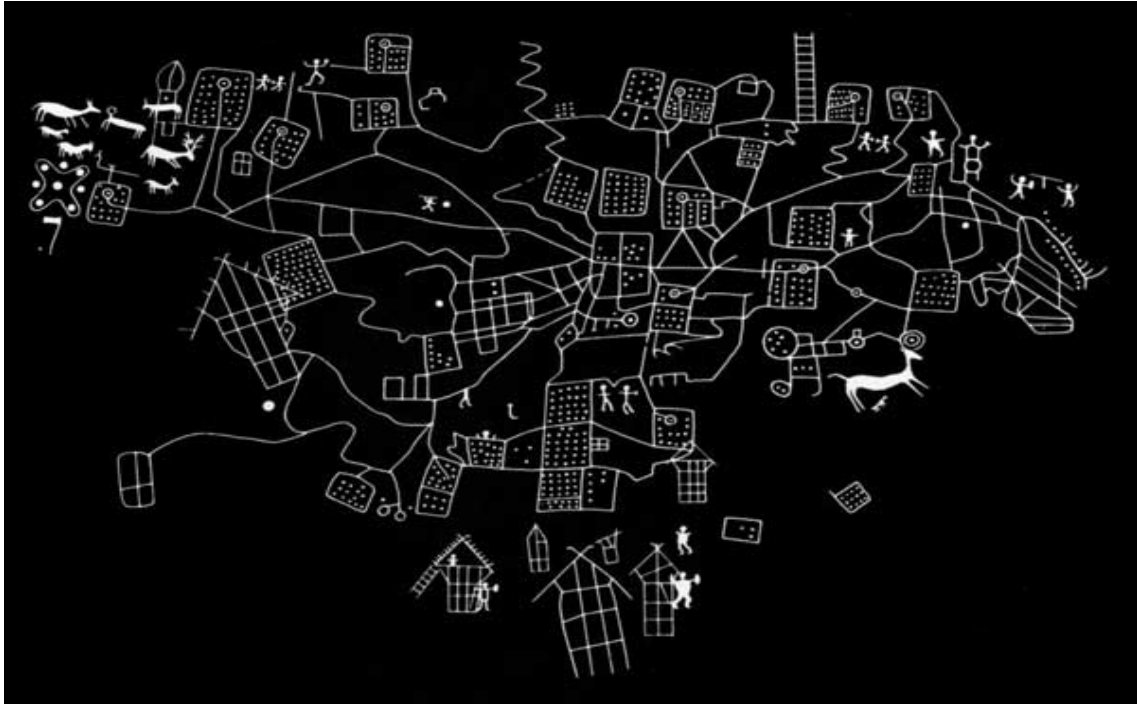
*“L'espai, sòl o territori és un **bé limitat**, per la qual cosa l'ordenació i l'ús en condiciona les possibilitats de desenvolupament futur; per aquest motiu ordenar-lo esdevé una activitat de caràcter estratègic (...) i en resulta imprescindible una visió **integral**”* (Cortina, 2010, pág. 23)

El **límit** a la fractura del medi físic que poden comportar aquests elements ha de venir determinat 1) per les potencialitats naturals, econòmiques i socials del territori i 2) per l'organització estructural de la societat que hi viu que cal emmarcar dins un context sostenible (Magrinyà, 2007) .

TERRITORI I MOBILITAT	
ESTAT ACTUAL	Teixit urbà i ciutat difusa consumidors de recursos i productor de residus
	Sistemes productius intensius, especialitzats en una producció
	Sistemes naturals que mantenen els mecanismes del sistema (efecte hivernacle, erosió)
	Infraestructures viàries de llarga distància inconnexes amb el territori per on passen
ESTAT SOSTENIBLE	Ciutats compactes, diverses i mixtes
	Equilibri territorial com escenari desitjable per millorar la sostenibilitat
	La mobilitat com a resultat de la relació entre peces territorials
	Sistemes naturals com a peces claus d'ordenació territorial
	Satisfacció social, mobilitat i viari local <ul style="list-style-type: none"> - Servir equilibradament als grups socials - El viari com espai públic viari

Tabla 2: Territori i Mobilitat
Font: Elaboració pròpia a partir de (Navas, 2012, en premsa).

Per assolir aquest estat sostenible cal articular dos aspectes: 1) distribuir i organitzar les activitats, residencials i de serveis, segons l'espai disponible i 2) oferir uns mitjans de transport que donin resposta a aquesta nova estructura social (Magrinyà, 2007). Ens trobem doncs davant un **sistema** on un conjunt d'elements materials e immaterials, es relacionen d'alguna manera entre ells i constitueixen un tot orgànic.



Il·lustración 1: Bedolina, Val Camonica, Itàlia.

Font: Un dels primers mapes que representa un sistema territorial. Representa el sistema de connexions de la vida quotidiana d'un poblat paleolític, 8.000 AC (Careri, 2002).

4.2 EL TERRITORI COM A PRODUCTE CULTURAL D'INTERÈS TURÍSTIC

4.2.1 Turisme cultural: una eina per a la promoció territorial

Com s'ha exposat anteriorment, el patrimoni no acostuma a trobar-se en la forma d'un objecte individual sinó que forma part de tot un **entorn cultural**, s'inclou dins un sistema d'elements patrimonials interconnectats, tant per una temàtica en comú, com per una mateixa disposició territorial (Jerpåsen & Swensen, 2008). Per exemple, un entorn rural és un sistema patrimonial de per si, disposa d'elements patrimonials culturals i naturals dispersos pel seu territori que el doten de significat.

El turisme cultural, que entén el patrimoni com un instrument de dinamització i reestructuració econòmica i la cultura com una font de recreació i oci, pot ser l'eina de **promoció** patrimonial per excel·lència, permet valoritzar i emfatitzar la història comuna i a la vegada dinamitzar o diversificar econòmicament el seu entorn (Antón Clavé, 2006).

Una de les definicions més clàssiques de turisme cultural correspon al ICOMOS (International Council on Monuments and Sites) a través de la Carta del Turisme Cultural adoptada a Bèlgica dins el seminari Internacional de Turisme Contemporani i Humanisme l'any 1976.

“El turisme cultural és aquell que té per objecte, entre altres finalitats, el descobriment de llocs i monuments. Exerceix sobre ells un efecte positiu considerable en la mesura que, per assolir els seus objectius, ha de mantenir viva la seva protecció. Aquesta tipus de turisme justifica els esforços que exigeix a la comunitat humana per al manteniment i protecció del patrimoni, en raó dels beneficis socio-culturals i econòmics que genera per el conjunt de les poblacions afectades”

El turisme cultural ha d'afrontar tres qüestions fonamentals: (1) la protecció i revitalització del patrimoni apostant per una dinamització econòmica que repercuteixi en els habitants del lloc, (2) l'assignació de contingut i estructura al producte turístic buscant una tematització que respecti la memòria col·lectiva de la societat implicada i (3) l'explotació racional del producte i sense perdre valors identificadors (Antón Clavé, 2006).

4.2.1.1 Turisme rural i desenvolupament rural

El turisme no és un **motor** de desenvolupament aïllat, i necessita el recolzament i aprofitament de totes les oportunitats i recursos disponibles (Avila & Barrado, 2005). En aquest sentit, el turisme cultural és una eina que contribueix a la diversificació de les economies i pot participar en els processos de reestructuració d'àrees desfavorides (López-Monné, 1999).

Davant d'un model de societat fonamentalment **urbana** i industrial, el món rural és un espai amb moltes oportunitats i en procés de transformació (López-Monné, 1999). Una de les possibles vies de desenvolupament rural és l'aplicació d'estratègies turístiques que compleixin amb els requisits de sostenibilitat i respecte amb el medi natural i social. (Antón Clavé & López-Monné, 1996)

El turisme rural s'ha associat sovint únicament a les activitats de prestació de serveis d'allotjament en cases rurals. Però, el concepte és molt més ampli i avarca tot un conjunt de **serveis turístics** que ofereixen experiències turístiques lligades a la ruralitat. (López-Monné, 1999) Segons (Vera, López Palomeque, Marchena, & Antón Clavé, 1997) el turisme rural ha d'estar o ser:

- *Situat en zona rural.*
- *Fonamentat en les pràctiques rurals: petita empresa, grans espais naturals, contacte amb la natura, patrimoni, pràctiques tradicionals.*
- *Practicar-se en general a escala intermèdia i local.*
- *De creixement lent i lligat a les famílies locals. Ha de desenvolupar-se essencialment sota el control de la comunitat local.*
- *El seu desenvolupament ha d'ajudar a mantenir el caràcter propi de la regió i fer un ús viable a llarg termini dels recursos locals.*
- *Adequats a la diversitat de l'entorn, l'economia i la història de l'espai rural.*

El turista cultural valora l'exclusivitat i singularitat en front dels paràmetres turístics estandarditzats del fordisme (Antón Clavé, 2006). El turista que busca una destinació rural per al seu temps de lleure, acostuma a ser originari d'un ambient urbà i sovint respondrà a valors i referents culturals molt diferents als rurals (Antón Clavé & López-Monné, 1996). És per això, que el turisme rural aporta al consumidor urbà, cada cop més informat, una nova **experiència** diferenciada i allunyada de la seva realitat i pot respondre perfectament a les seves inquietuds de descoberta cultural i de vivència d'experiències noves.

4.2.1.2 Turisme de natura i accessibilitat als recursos naturals

Els **recursos naturals** del territori són la base per a moltes destinacions turístiques enteses com a clàssiques (zones costeres per a dur a terme el turisme de sol i platja i zones de muntanya per al turisme de neu). Un nou model de turisme s'aprofita d'aquests mateixos recursos naturals però sent respectuós en totes les seves ramificacions amb el medi ambient del que es nodreix i sent partícip del desenvolupament sostenible de la regió que l'acull (Vera, López Palomeque, Marchena, & Antón Clavé, 1997).

El contacte amb la naturalesa és un de les principals **motivacions** del turista potencial del turisme de natura. L'augment de la consciència ambiental i l'artificialització de la societat urbana crea una demanda de productes turístics relacionats amb el món natural (López-Monné, 1999). El turista potencial del turisme de natura no es desplaça a una destinació per *veure alguna cosa*, sinó que busca un lloc per *fer alguna cosa*, vol realitzar una activitat més complexa i participativa i que li aportï una experiència nova (Avila & Barrado, 2005).

En aquest sentit, emmarquem el **senderisme** com una activitat de turisme de natura. Entenem com a senderisme, l'activitat de recórrer a peu, preferentment camins senyalitzats per a tal fi, anomenats senders, amb l'objectiu principal d'entrar en contacte amb l'entorn, ja sigui natural, cultural o social (López-Monné, 1998). La seva funció serveix a interessos esportius, culturals, de salut i de descoberta del territori.

A mitjans dels anys 70's es senyalitzen els primer senders a Catalunya seguint la tradició francesa. El primer tram de sender senyalitzat es trobava a Tivissa i formava part del GR7. Els **GRS** són senders de gran recorregut, que creuen Europa en totes direccions unint nacions i pobles. La Federació Europea de Senderisme (ERA) és l'organització responsable de la seva coordinació.

A partir dels anys 90's els organismes públic s'interessen en la gestió senderística i la conceben com una estratègia de promoció turística. El caràcter lineal del GR (rutes pedestres concebudes per a connectar indrets molt llunyans), no és prou apta per connectar un sistema patrimonial d'una comarca. Es requereix un nou concepte de caràcter circular o zonal, com el cas del **PR** o senders de petit recorregut. Amb la visió integrada entre els GR i els PR, es pot començar a parlar d'una **xarxa** de senders.

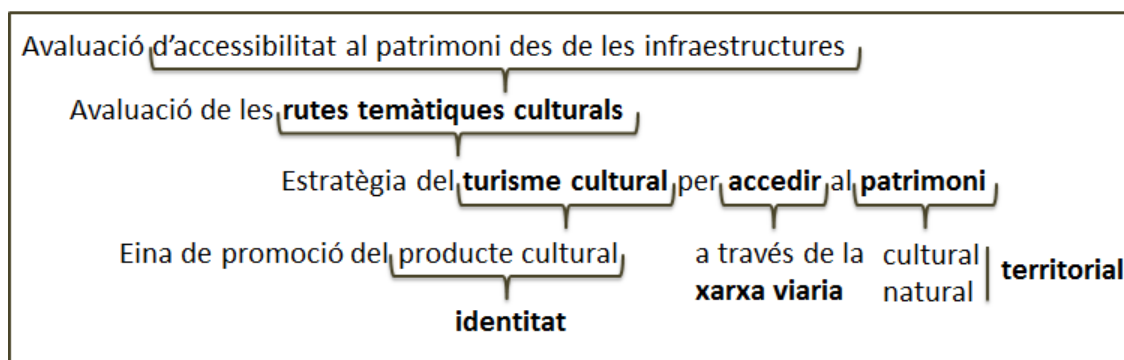
4.2.2 Rutes temàtiques estratègia de descoberta patrimonial

La ruta és un viatge entre diversos elements, un **itinerari**, com la seva definició indica. És l'estratègia perfecte quan tenim un objectiu o un sèrie d'objectius a visitar (Moulin & Boniface, 2001). Si aquest/aquests objectius són els elements patrimonials d'un territori, la ruta es converteix en un mètode de presentació i promoció d'aquest territori i aporta als elements patrimonials una flexibilitat en el seu ús i un grau de complexitat al inserir-los dins un **sistema** complex (Moulin & Boniface, 2001).

Troblem diferents **tipus** de rutes; poden ser lineals o circulars, amb una homogeneïtzació en la jerarquia dels nodes o amb prioritització de nodes, amb el node principal a l'inici de la ruta o el node principal al final d'aquesta (Moulin & Boniface, 2001). Cada tipologia respon a les premisses territorials o a l'estratègia duta a terme pel gestor turístic implicat. Però l'essència comuna com a estratègia turística, radica en el seu caràcter monogràfic articulat en torn a un eix central de contingut temàtic. Per dur-la a terme és necessària una prèvia jerarquització del patrimoni a visitar i una identificació dels nodes i la seva localització (Antón Clavé, 2006), una ruta tanca en un sol conjunt una sèrie d'elements patrimonials dispersos.

A mode d'exemple trobem algunes rutes patrocinades a nivell europeu⁵ com el camí de Santiago (declarat patrimoni de la Humanitat per la UNESCO), la xarxa tèxtil europea o la xarxa de ciutats Hanseàtiques. Aquestes rutes són a nivell europeu, però la extensió de la ruta podria anar variant d'escala. Des de la xarxa tèxtil europea (que implica als països: Escandinàvia, Europa de l'Est, Alemanya, Àustria, Bèlgica, Anglaterra, Espanya, Portugal, Itàlia, Malta, Xipre, Sèrbia, Geòrgia i Rússia) fins a la ruta de les colònies tèxtils del Llobregat (que implica als municipis: Berga, Avià, Olvan, Gironella, Casserres, Puig-reig, Gaià, Navàs i Balsareny).

Per tant les rutes poden ser a molt diverses escales, e impliquen molts agents a diferents nivells, però les rutes que justifiquen aquest treball són les rutes d'escala local i de caràcter local. A aquest nivell, el patrimoni node serà el que descrigui la identitat del territori i les arestes que tancaran el sistema seran xarxa de camins i carreteres locals.



Il·lustració 2: Esquema rutes temàtiques

Font: Elaboració pròpia

⁵ COE Council of Europe (<http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/>)

4.3 GESTIÓ DE L'ACCESSIBILITAT AL PATRIMONI TERRITORIAL

4.3.1 L'accessibilitat a la informació com a coneixement del territori

Procurar-se **informació** és un dels primers passos per conèixer i entendre qualsevol tema. Si ens centrem en l'accessibilitat al patrimoni, la informació que haurem de conèixer serà la referent al patrimoni en qüestió i també la referent al seu accés.

Si per exemple, ens posem en la situació d'un turista interessat en visitar un **territori**, voldrà proveir-se de la màxima informació sobre el destí. Informació de la seva història, de la gent, dels costums, dels elements naturals i culturals que hi pot trobar. En aquest sentit, un **consumidor** ben informat és capaç d'entendre millor els recursos i les cultures locals i podrà trobar productes i serveis que responguin a la seves necessitats (Buhalis & Law, 2008).

Una part de la informació es recull a través de les noves Tecnologies de la Informació i les Comunicacions (**TIC**)⁶ que evolucionen ràpidament proporcionant noves eines per a la comercialització i gestió del turisme (Buhalis & Law, 2008). Els gestors turístics comarcals es serviran d'aquestes eines per promocionar el territori als visitants. Les TIC seran les eines i el màrqueting serà l'estratègia. Es tractarà el territori com un producte turístic i es promocionarà al visitant a través d'una marca turística (Royo & Serarols, 2005).

Si ens centrem en el marc d'aquest treball i l'accessibilitat física al territori, els Sistemes d'Informació Geogràfica (**SIG**)⁷, seran claus per a la gestió de la informació. El gestor turístic pot emmagatzemar, en bases de dades georeferenciades, tota la informació territorial de la que es serveix i a partir del seu anàlisi, presentar-la al visitant en forma de mapes, dades concretes, previsions o anàlisi històrics. Per la seva banda, el turista podrà realitzar consultes interactives, analitzar la informació espacial, editar dades, mapes i en definitiva organitzar la seva visita al patrimoni. La creació de **mapes temàtics** pot ser l'aplicació més immediata al món de la promoció turística.

Les rutes temàtiques són una de les principals estratègies turístiques d'accessibilitat al patrimoni. Disposar de material gràfic per poder oferir als visitants que requereixen d'informació per poder iniciar aquestes rutes serà clau per al seu èxit.

Aquest material, es pot oferir tant en les oficines turístiques de la comarca, com a través de revistes especialitzades, guies d'itineraris o a través d'internet. Podem trobar diferents formats d'entrega d'aquesta informació: fulletons explicatius, mapes temàtics o mapes topogràfics impresos o descarregables des de una web. Un altre mode d'oferir les rutes pot ser a través de les seves coordenades geogràfiques per a la seva instal·lació en un lector de GPS.

Finalment la seva correcta senyalització in situ serà determinant per a la correcta execució de la ruta turística promocionada.

⁶ Conjunt de tecnologies que permeten l'adquisició, producció, emmagatzematge, tractament, comunicació, registre i presentació de informacions, en forma de veu, imatges i dades contingudes en senyals acústiques, òptiques o electromagnètiques. Les TIC inclouen l'electrònica com tecnologia bàsica que suporta el desenvolupament de les telecomunicacions, la informàtica i l'audiovisual (wikipedia).

⁷ Sistema d'emmagatzematge, edició, anàlisi i mostra de informació geogràficament referenciada. S'integra de hardware, software i dades geogràfiques

4.3.1.1 Identitat territorial, marca de la destinació turística

La identitat d'un territori es pot promocionar com si es tractés d'un **producte** de mercat. Consistirà en aplicar els conceptes de màrqueting en el moment de la planificació turística comarcal (Antón Clavé, 2002). En el marc del turisme cultural i rural, la identitat és en essència el que es vol consumir de la destinació (Iglesias, 2008). Per tant, és el que cal promocionar.

Si es vol promocionar un producte dins el mercat cal **diferenciar-se** i identificar-se davant la multitud d'ofertes. El cas de la promoció del destí turístic és particular pel fet que allò que l'identifica i per tant el diferencia dels demés és la seva pròpia **identitat** (Avila & Barrado, 2005). Aquesta identitat ve configurada pels elements patrimonials que el territori conté i aquests són únics i no poden ser utilitzats per cap competidor del sector.

La identitat doncs, és un concepte susceptible de convertir-se en producte turístic (Iglesias, 2008) i per tant susceptible de ser tematitzat. Els seus valors i els seus elements configuratius seran els que crearan la imatge d'aquell territori i formaran part de l'imaginari de la **marca turística** (*brand*) (Tresserras, 2005).

A Catalunya trobem 8 marques turístiques: Barcelona, Costa de Barcelona, Costa Brava, Costa Daurada, Terres de l'Ebre, Terres de Lleida, Catalunya Central i Els Pirineus. Les comarques catalanes, poden utilitzar aquestes marques com a marca-paraigua o buscar altres trets definitoris que l'identifiquin millor. Trobar els valors claus a promocionar, serà part de l'èxit de la promoció turística.

4.3.1.2 Internet una nova eina de la promoció turística comarcal

A través d'internet, els **consumidors** de turisme es tornen increïblement poderosos, tenen a l'abast multitud d'imatges, de productes i d'ofertes de diferents espais turístics (Buhalis & Law, 2008). Internet ofereix una fàcil i còmode comunicació, distribució i comercialització dels productes turístics i és per això que s'està convertint en una de les eines de promoció turística més utilitzades.

La **web** es pot entendre com un nou canal de distribució en que l'usuari té el controls sobre la informació a la que vol accedir (Buhalis & Law, 2008). En el marc d'una pàgina web, el gestor tindrà l'oportunitat d'oferir aplicacions descarrega de mapes, de GPS, de àudios, de jocs interactius, venta d'entrades a museus o gestors de reserves d'hotels. L'usuari navegarà per la web i utilitzarà la informació que sigui més adient per les seves necessitats.

Les webs de promoció comarcal, hauran de donar la informació de manera ordenada i sempre basant-se ne la informació identificativa del territori utilitzant de base les marques creades. Les dades més importants seran:

- Dades geopolítiques: història, població, tradicions
- Atractius turístics: naturals, culturals i artificials
- Entreteniment: esdeveniments, feries, festes
- Infraestructura: allotjaments, restaurants, compres i altres serveis
- Informació pràctica: clima, serveis públics
- Accessibilitat: mapes, carreteres, distàncies
- Preguntes més freqüents

4.3.2 L'accessibilitat física al territori a través de la xarxa viària

La xarxa viària respon a les necessitats de **connexió** territorial. L'origen de la societat humana parteix dels primers nòmades que davant un espai "buit" van decidir posar-se a caminar, **desplaçar-se**, per buscar aliment, poder establir un assentament i finalment crear una estructura social (Careri, 2002). Retrocedim en el temps per comprendre que la necessitat de **comunicar-se** forma part i és l'origen conceptual de l'estructura formal i social del territori (Herce & Magrinyà, 2004).

L'entramat actual de vies de comunicació ha estat determinat per les relacions socials (Garré, Meeus, & Gulinck, 2009) i s'han anat acumulant amb el pas dels anys. Les relacions socials del passat, sense la tècnica actual, estaven completament lligades a la **permeabilitat** territorial.

A mode d'exemple, la connectivitat a llarga distància dels romans s'establia a través dels passos físics naturals com la via augusta que travessava transversalment Catalunya des de el Coll de Portús fins a Tarragona sempre encarrilada pel corredor o depressió Prelitoral (Font i Garolera, 1993). Actualment aquest pas natural continua utilitzant-se com a comunicació transversal de Catalunya, l'actual AP2 però el seu ús actual no respon a una adaptabilitat al territori, sinó que respon a la acumulació en el temps. El territori s'ha construït recolzant-se als elements preexistents, en un procés continu de substitució i de **superposició** (Herce & Magrinyà, 2004).

4.3.2.1.1 La xarxa patrimonial de camins com a resultat de la pèrdua de funcionalitat

*"Al modificar los significados del **espacio** atravesado, el recorrido se convirtió en la primera acción estética que penetró en los territorios del caos, construyendo un orden nuevo sobre cuyas bases se desarrolló la arquitectura de los objetos colocados en él. **Andar** es un arte que contiene en su seno el menhir, la escultura, la arquitectura y el paisaje. A partir de este simple acto se han desarrollado las más importantes relaciones que el hombre ha establecido con el **territorio**"* (Careri, 2002)

Els antics camins (**herència** del passat) tot seguint la topografia formen una extensa xarxa que uneix assentaments i punts estratègics disseminats pel territori. L'associació (que es pot documentar basant-se en el sistema de superposició de plànols de diferents èpoques) entre camins i vestigis arqueològics, assentaments o monuments aïllats, revela una **continuitat** d'ús i una connexió ancorada en el temps. (Jerpåsen & Swensen, 2008) El conjunt forma un sistema patrimonial, un **entorn històric cultural** en si mateix.

Partint d'aquesta premissa, si reconeixem el valor d'un paisatge cultural, estem reconeixent el valor de tots els elements que el configuren; un d'ells, els camins.

Campillo (Campillo, 2001) descriu tres grans èpoques en la història de Catalunya que han influït en la constitució de la xarxa de infraestructures que configura el territori català⁸.

- 1) **Les vies romanes:** l'extensió d'aquesta xarxa fou progressiva i en funció de la conquesta i del procés de romanització. Les vies buscaven els passos més fàcils de comunicació natural i és per això que moltes d'aquestes vies s'han vist solapades primer per la xarxa medieval i després per la xarxa bàsica actual de carreteres. Ex: perduda, la

⁸ El treball de Campillo es centra en les zones de muntanya, però podem estendre la seva classificació a tot el territori català, tenint en consideració doncs que es tractarà d'una generalització

via augusta que travessava transversalment Catalunya des de el Coll de Panissars en direcció Tarragona. Conservada, restes de la via romana del Capsacosta en la comarca de la Garrotxa.

- 2) **Els camins medievals:** la màxima expansió es dugué a terme entre els segles X i XII durant l'ebullició del romànic. La fundació de nous pobles, monestirs, molins, masies i ermites requerien de totes unes instal·lacions, els camins, per tal de comunicar-se entre ells i amb les grans urbs. Aquesta xarxa ha creat l'estructura del viari tradicional català i se'n conserven la majoria de traçats, però no tots en condicions estables. Ex: el camí Ral de Cerdanya, el camí vell de Núria.
- 3) **Comunicacions durant els S.XIX i XX:** La industrialització del territori català féu créixer l'estructura de comunicacions i neixen nous organismes per dur a terme la seva gestió. Als anys setanta pràcticament ja estava acabada l'actual configuració estructural de la xarxa de carreteres.

La xarxa de carreteres actual és el resultat de la **sobre-escriptura** successiva en el temps. La xarxa medieval sobre la xarxa romana i, la xarxa actual sobre la xarxa medieval. En alguns casos, s'ha substituït completament les vies precedents però en d'altres han conviscut paral·lelament.

Un exemple de convivència la trobaríem en el **Pirineu** on trobem una xarxa de camins força conservada i una xarxa de carreteres paral·lela. La xarxa bàsica de carreteres circula directe pel territori unint nodes d'activitat i per tant no ha necessitat la traça dels camins medievals que han de guanyar alçada amb revolts pronunciats, salvar barrancs i muntanyes amb ponts i estrets túnels per dur a terme la seva missió de comunicar.

Però, a pesar d'aquesta convivència, que en podríem dir purament física, el que no conviuen són les estructures socials que alimenten les xarxes de comunicació. És a dir, el **sistema tradicional de connexions**⁹ que suportava la xarxa de camins medievals ha desaparegut i ha estat substituït per un sistema molt més esquemàtic i alimentat per nous eixos viaris i ferroviaris d'unió de grans nodes (Font i Garolera, 1993).

Els camins que han pogut **modernitzat** la seva funció i s'han adaptat a aquest nou sistema de comunicacions, actualment formen part de la comunicació local. Alguns d'altres, que s'han vist despullats de la seva funció original, no han pogut adaptar-se a aquesta nova situació i resten **fossilitzats** i sense cap funció específica (Campillo, 2001).

Aquesta **pressió** ha comportat una pèrdua i destrucció funcional del teixit històric, però és possible recuperar alguns dels camins abandonats atribuint-los una **nova funció**. El senderisme i certes estratègies d'accessibilitat al patrimoni, com són les rutes temàtiques culturals, estan fent que aquests camins es recuperin de manera positiva per a l'educació i la **recreació** (Bennis & Davison, 11-16 April 2005).

RECUPERACIÓ DE CAMINS: DOBLE FUNCIONALITAT	
Demanda endògena:	vinculada a la mobilitat obligada de caràcter social i econòmic de la població rural
Demanda exògena:	vinculada a la demanda social de lleure del medi rural i natural.

Tabla 3: Correspondència entre categoria, funció i titularitat dels camins

Font: Elaboració pròpia a partir de (Campillo, 2001)

⁹ La xarxa s'estructurava segons el principi de connexió de cada nucli habitat (ciutats, viles, pobles, masos i santuaris) amb els seus veïns per la via més curta possible.

4.3.2.1.2 El viari intermedi i la xarxa de carreteres catalanes

La configuració de la xarxa actual de carreteres és el resultat d'un **procés** que comença amb les primeres iniciatives públiques de construcció de carreteres i està immers en la consolidació del país com un estat liberal modern (Font i Garolera, 1993).

Així com en l'època medieval, la creació i conservació de la xarxa de comunicació, depenia dels veïns i dels interessos comercials respectius, en l'època moderna la gestió de les infraestructures recau en les **administracions públiques**. Per consolidar-se un país com a força econòmica dins un món liberal incipient es requeria d'una millora dels mitjans de transport que acompanyessin el desenvolupament econòmic i industrial. Aquesta millora havia de ser recolzada pel poder públic.

Segons Font i Garolera (Font i Garolera, 1993), a Catalunya el procés d'implantació de les infraestructures segueix el següent esquema:

“El procés d'implantació territorial va seguir una seqüència temporal i territorial gairebé sempre invariable: a la primera fase es configuren uns eixos bàsics que coincideixen amb els camins naturals i els grans itinerari històrics; a la segona es perfilen en uns eixos secundaris, confluents als llocs centrals; i, a la tercera, la xarxa s'estén al conjunt del territori, exceptuant-ne les àrees més marginals o aïllades.” (Font i Garolera, 1993, pág. 150)

L'any 176, durant el regnat de Carles III, es redacta el *Real Decreto para expedir caminos*, que és el primer d'una sèrie de normes i **plans territorials** (fins el dia d'avui) de construcció de carreteres modernes.

En l'actualitat, la industrialització, la urbanització i la globalització han estat les forces impulsores de la darrera **ampliació i expansió** dels sistemes vials. El trànsit ràpid i el transport a gran escala són instruments fonamentals de les nostres economies (Garré, Meeus, & Gulinck, 2009) i la xarxa de comunicacions ha de donar resposta a un territori de caràcter **global**.

La xarxa de comunicacions actual es troba força **fragmentada**. Per una banda tenim 1) les grans autopistes o autovies que acostumen a ser monofuncionals (connexió internacional, nacional o regional) i creuen el territori indiferents a l'entorn i 2) unes vies secundàries i terciàries que, en comparació amb les carreteres principals, estan molt més lligades als pobles i veïnats així com als seus elements d'ús del sòl, com ara camps de conreu i boscos (Garré, Meeus, & Gulinck, 2009).

En aquest context, a Catalunya apareix el concepte de **viari intermedi** (Navas, 2012, en premsa) que, emmarca totes les vies que serveixen comunicacions de caire local i les distingeix, per una banda, de les vies de gran capacitat i per altra de les vies pròpiament urbanes.

XARXA BÀSICA	VIARI INTERMEDI		XARXA URBANA
Titularitat: MIFO + Gen.	XARXA COMARCAL Titularitat: Generalitat	VIES SUPRAMUNI. Titularitat: Ajuntaments	Titularitat: Ajuntaments
Planificació: PEIT i PITC	XARXA LOCAL Titularitat: Gen. + diputació	CAMINS Titularitat: Públic + privat	Planificació: POUM

Tabla 4: Configuració de la xarxa viària catalana
Font: Elaboració pròpia a partir de (Navas, 2012, en premsa)



Il·lustració 3: Representació xarxa viària catalana en un entorn rural català. Comarca d'Osona
Font: Elaboració pròpia

La xarxa viària, per definició, articula¹⁰ les comunicacions d'un territori. Segons l'escala del territori al qual serveix, ens referirem a 1) comunicació de llarga distància o 2) **comunicació local**. De les dues, la que és interessant pel marc conceptual d'aquest treball, és la comunicació local, la que succeeix dins un entorn comarcal i respon a una mobilitat generada per la comunicació intracomarcal i a una connexió entre el viari urbà i el viari de llarga distància. La comunicació local a Catalunya, és servida tant per **carreteres** com per **camins**.



Il·lustració 4: C-26 viari intermedi de l'Alt Berguedà
Font: Elaboració pròpia



Il·lustració 5: Camí veïnal, viari intermedi de l'Alt Berguedà
Font: Elaboració pròpia

¹⁰ Definició xarxa viària de l'Enciclopèdia catalana: Conjunt de les vies de circulació destinades a articular el transport terrestre en una zona geogràfica determinada.

4.3.2.2 Marc legal de les xarxes viàries catalanes

La classificació funcional de carreteres que determina el Decret legislatiu 2/2009 senyala tres categories. La **xarxa bàsica** que suporta el trànsit de pas, la **xarxa comarcal** que uneix capitals de comarques o centres urbans amb la capital comarcal, i la **xarxa local** que facilita l'accés des de l'entorn cap a aquests municipis.

XARXA DE CARRETERES	
Marc legal	Llei 3/2007, d'obra pública Decret legislatiu 2/2009, de 25 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei de carreteres Decret 344/2006 d'Avaluació de la Mobilitat Generada
Classificació segons funció	<p>a) Xarxa bàsica: és la que serveix de suport al trànsit de pas i al trànsit intern de llarga distància, i inclou també les vies intercomarcals i intracomarcals d'una especial importància viària. Inclou igualment la xarxa arterial, integrada per les vies segregades d'accés als nuclis de població que, passant totalment o parcialment per zones urbanes, tenen com a funció compatibilitzar el trànsit local i el trànsit de pas.</p> <p>b) Xarxa comarcal: és la que serveix de suport al trànsit generat entre les capitals comarcals i els principals municipis i nuclis de població i activitat de la mateixa comarca o de comarques limítrofes, al trànsit generat entre cadascun d'aquests centres i a la connexió d'aquests nuclis amb itineraris de la xarxa bàsica.</p> <p>c) Xarxa local: és la que serveix de suport al trànsit intermunicipal, integrada pel conjunt de vies que faciliten l'accés als municipis i nuclis de població i activitat no situats sobre les xarxes bàsica i comarcal, i comprèn totes les carreteres que no figuren en la xarxa bàsica ni en la comarcal.</p>

Tabla 5: Classificació funcional xarxa de carreteres

Font: Elaboració pròpia a partir de Decret 2/2009

Aquesta classificació, queda curta degut a la complexitat i varietat d'usos i funcions de les vies que formen part de la comunicació local. En un primer terme oblida alguns **camins** que, per les seves característiques tècniques no són carreteres però, sí que serveixen *d'accés a nuclis de població i activitat*. El Decret llei doncs, no determina cap tipus de classificació especial pels camins (Campillo, 2001) però segons la seva funcionalitat (els camins són *vies*) es trobarien inclosos dins la xarxa local. En segon lloc, aquesta xarxa local no té en compte la **xarxa forestal i rural** mentre que el Pla territorial general de Catalunya sí contempla aquesta categoria forestal i rural dins la xarxa de carreteres. Algunes d'aquestes vies, per les seves característiques tècniques i formals, es podrien considerar carreteres però la seva funcionalitat no els permet classificar-se dins la xarxa local.

En aquest sentit la xarxa viària de comunicació local, és una xarxa **complexa i diversa** on conflueixen molts tipus de vies i molts tipus de funcions. La correcta classificació de les vies que en formaran part, en permetrà una gestió més acurada.

Pel que fa als camins, a falta de normativa específica que els reguli, ens servirem de la classificació de Xavier Campillo. La gestió de la xarxa de camins en zones de muntanya, (Tesi Doctoral) 2001. Barcelona: Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona.

XARXA DE CAMINS	
Marc legal	Decret 166/1998, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural Pla territorial general de Catalunya Plans comarcals i plans territorials parcials Pla de camins de les comarques del Pirineu i Pre-Pirineu (1982)
Classificació segons funció	I. Camins veïnals: satisfan les funcions més bàsiques i quotidianes de comunicació dels veïns. Dins d'aquesta categoria cal distingir els camins que comuniquen els nuclis de població directament amb la xarxa de carreteres i un segon nivell inclòs dins la xarxa rural. II. Camins rurals: Tenen una funció predominantment agropecuària. Comprenen també camins veïnals secundaris d'accés a habitatges rurals, de comunicació secundària entre pobles i valls o que accedeixen a indrets d'interès públic (esglésies, miradors, refugis, etc.). III. Camins forestals: Serveixen a l'explotació forestal. Dins d'aquesta categoria podem distingir una xarxa primària, una xarxa secundària i vials de naturalesa temporal. IV. Camins ramaders: Camins per on tradicionalment s'han desplaçat els ramats. V. Camins rurals tradicionals: Camins històrics, carreters, de bast, corriols. Xarxa fòssil que no ha esdevingut apta per a vehicles automòbils.

Tabla 6: Classificació funcional xarxa de camins
Font: Elaboració pròpia a partir de (Campillo, 2001)

4.3.2.3 Millora de la connectivitat del sistema territorial

Nous **usuaris** utilitzen les infraestructures del viari intermedi, vianants i ciclistes. Cal garantir-ne la seva seguretat i l'ús còmode de les infraestructures (Navas, 2012, en premsa). En aquest viari intermedi s'inclou el viari que s'utilitza per accedir al patrimoni. Si garantim l'ús adequat d'aquestes vies per als usuaris més vulnerables, garantirem la **seguretat** a l'accés al patrimoni.

Cal afegir els ciclistes i els vianants en la comunicació intracomarcals. Per això, les vies ciclistes i de vianants no poden estar aïllades i han de ser una xarxa que doni servei al major nombre de nodes i ha de ser viable per a un ús tant d'oci com de quotidianitat.

ASPECTES A TENIR EN COMPTE PER A LA IMPLANTACIÓ DE VIALS DE VIANANTS I DE CARRILS BICI EN EL VIARI INTERMEDI	
REQUERIMENTS	FUNCIONALITAT dotació espai públic SEGURETAT aïllament eficaç del trànsit rodat CONTINUÏTAT comoditat en el seu ús
TIPUS	ÚS RUTINARI - comunicació quotidiana ÚS RECREATIU

Tabla 7: Aspectes a tenir en compte per a la implantació de vials de vianants i de carrils bici en el viari intermedi
Font: Elaboració pròpia a partir de (Navas, 2012, en premsa)

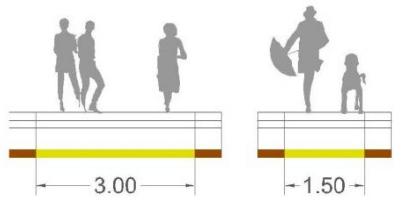
VIALS VIANANTS	ASPECTES TÈCNICS PER A LA SEVA IMPLANTACIÓ	
SOLUCIONS DE PROJECTE	Amplès mínims entorn NO urbà 	Plataforma annexa a la calçada Si $30\text{km/h} < V_{\text{trànsit}} < 50\text{km/h}$ i $\text{IMD} < 5.000\text{veh/dia}$ Plataforma independent i segregació visual Si $V_{\text{trànsit}} > 50\text{km/h}$ i $\text{IMD} > 5.000\text{veh/dia}$
	Encreuaments que garanteixin:	-Intersecció amb altres vies
		-Pas per diferents entorns
		-Intermodalitat

Tabla 8: Aspectes tècnics per a la implantació de vials per vianants

Font: Elaboració pròpia a partir de (Navas, 2012, en premsa)

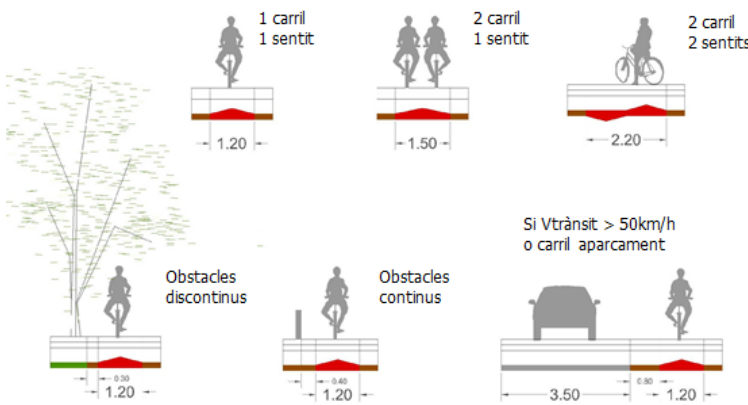
CARRILS BICI	ASPECTES TÈCNICX PER A LA SEVA IMPLANTACIÓ
TIPUS	CAMÍ VERD: Vial segregat del trànsit, discorre per espais naturals i boscos. PISTA BICI: Via segregada del trànsit, traçat independent de les carreteres. CARRIL BICI PROTEGIT: Via separada físicament de la resta de la calçada. CARRIL BICI: Via adossada a la calçada.
SOLUCIONS DE PROJECTE	Amplès mínims 

Tabla 9: Aspectes tècnics per a la implantació de carrils bici

Font: Elaboració pròpia a partir de (Navas, 2012, en premsa)

5 METODOLOGIA

5.1 Avaluar l'accessibilitat informativa a través de la promoció turística via web

Per avaluar la promoció via web, s'ha elegit la web de **Turisme del Priorat**.

<http://www.turismepriorat.org/>

S'ha elegit aquesta comarca perquè en els darrers anys ha crescut en nombres de turistes i la imatge de la comarca està sent reforçada gràcies a la presència del vi. El Priorat ha trobat en la promoció turística una nova font d'ingressos i de promoció i és capdavantera en aquest sentit davant d'altres comarques viticultores catalanes.

S'analitzaran certs temes que, permetran avaluar quines són les millor eines per la promoció de la informació turística i de l'accessibilitat patrimonial. El cas del Priorat ens servirà de model per aquesta avaluació.

Estratègia temàtica:

El paper de les webs comarcals de turisme és servir de paraigua a altres gestors turístics privats del territori. Els gestors comarcals són els que defineixen el tema central al voltant del qual girarà la oferta de productes. Aquest tema (i posteriorment subtemes) es definiran segons la identitat territorial

Cal definir quins correctament quin són els elements que configuren la identitat territorial. Una correcta selecció de marques i submarques reforça la identitat territorial i facilita la seva promoció. Aquestes marques seran el fil conductor de la promoció via web.

Promoció del patrimoni:

Cada comarca té un cert nombre d'elements patrimonials. La seva jerarquització és imprescindible per tal de poder-ho promocionar amb comoditat. L'ús de mapes generals amb el patrimoni distribuït, és una eina molt còmode per poder entendre el patrimoni inserit dins el seu context paisatgístic. A la vegada aporta al turista una visió general de la comarca molt adient per la seva pròpia organització a l'hora de cercar llocs per visitar.

Oferta de rutes culturals:

Les webs ofereixen certes rutes culturals, de diferents temàtiques i de diferents escales. Cal veure com estan aquestes exposades en la web i com es mostren a l'usuari. Hi poden haver rutes en cotxe, a peu, en bici o mixtes. També poden haver rutes temàtiques culturals, només naturals o també mixtes. Serà molt interessant analitzar els punts de connexió entre aquestes, tant pel que fa a temes com a usuaris.

Accessibilitat informativa:

Un cop presentades les rutes, cal facilitar tota la informació possible a l'usuari. És molt convenient oferir mapes generals amb l'oferta distribuïda per zones. És una eina molt còmode per ajudar al visitant a organitzar la seva estada a la comarca.

Els usuaris a través d'internet i els buscadors accedeixen a moltíssima informació d'una comarca. És convenient que la web comarcal de turisme es posi en posició capdavantera dins aquest llistat. Per a tal, ha de convertir-se en una eina adequada pels interessos del turista.

5.2 Avaluar l'accessibilitat al patrimoni a través de l'articulació entre la xarxa de carreteres i la xarxa de camins

Per avaluar l'accessibilitat física al territori s'ha elegit la comarca del **Berguedà**. És una comarca situada a les portes del Pirineu, una part de la seva comarca s'inclou dins la marca catalana de *Catalunya Interior* i la part més elevada pertany als *Pirineus*. Ens centrarem en aquesta darrera part, l'anomenat **Alt Berguedà** i descobrirem una xarxa de senders molt treballada i millorada que sosté una estructura de recorreguts temàtics molt àmplia.

S'ha optat per desenvolupar un **mètode d'avaluació de l'accessibilitat al patrimoni**. Aquest mètode, que funciona per etapes, l'aplicarem a una comarca però pot i ha de ser aplicable a altres comarques o territoris. L'accessibilitat és un procés en que es va modificant, millorant i ampliant amb el temps, es convenient entendre que cada comarca ha d'adaptar-se a aquest procés en l'etapa que s'adeqüi millor al seu estat. Es tracta de donar unes eines de gestió als operadors turístics.

Definirem les següents etapes:

Jerarquització de patrimoni:

Cal definir els límits del territori a promocionar. Un cop definits els límits n'identificarem tot el patrimoni territorial seguint les classificacions definides anteriorment (BCIN, BCIL, UNESCO, Parcs naturals, PEINS). Finalment es jerarquitzarà per tal de poder-ne fer una promoció adient.

Avaluació de l'accessibilitat real al patrimoni:

L'accessibilitat al patrimoni pot tenir diverses fisonomies. La presentació clara d'aquest tema és entendre que hi ha turistes que viatgen en cotxe i altres que prefereixen descobrir el terreny a peu. Per a ambdós tipus de turistes (i dins de cada branca hi ha infinitat de modes de fer turisme, una per cada usuari) s'ha de garantir un mínim d'accessibilitat al patrimoni territorial.

Establirem dues categories

- 1.grau d'accessibilitat: patrimoni accessible des del cotxe
- 2.grau d'accessibilitat: patrimoni accessible només a peu o en bici.

És interessant la unió d'aquests dos graus. L'accés a un element del primer grau d'accessibilitat en cotxe et pot portar a un sender que et condueixi a un element del segon grau d'accessibilitat. Aquesta complexitat de la xarxa cal respectar-la i promocionar-la en les rutes temàtiques que es puguin crear.

Creació de rutes temàtiques:

Es localitzaran les rutes temàtiques seguint una visió integral del territori. Les rutes hauran d'estar degudament senyalitzades i promocionades. Aquestes rutes permetran l'accés al patrimoni més identificatiu del territori.

Millora de la connectivitat:

Hi ha certs punts de solapament conflictius entre la xarxa que utilitza el vianant i la xarxa de carreteres. Cal resoldre aquests espais de trobada i els analitzarem a través de casos concrets de l'Alt Berguedà. L'aplicació de certs criteris de racionalització d'usos serà clau per a un bon funcionament de la xarxa.

El viari intermedi, el que serveix de comunicació intracomarcal i serveix de connexió entre la xarxa urbana i la xarxa bàsica de carreteres, està conformat per camins i carreteres de la xarxa

local i comarcal. Part d'aquest viari intermedi més part dels camins de la comarca són els que sostenen les rutes temàtiques.

Cal introduir al vianant i al ciclista com a usuaris quotidians del viari intermedi. Si garantim la seguretat en aquest viari, part dels conflictes de solapament de la xarxa de camins i de la xarxa de carreteres es veuran solucionats.

Solapament entre les xarxes:

Algunes rutes circulen per carreteres en certs punts del seu traçat. En el cas d'algunes carreteres de la xarxa local, el solapament no és conflictiu. Però en certs casos de solapament entre la xarxa de senders i la xarxa bàsica comarcal de carreteres cal aportar solucions de secció que garanteixin la seguretat de l'usuari més vulnerable, en aquest cas, el vianant i el ciclista.

Punts de connexió entre les xarxes:

Certes rutes, creuen una carretera, o aquest mateix solapament té un inici i un final. Pot ser un bon moment per crear un eixamplament de la carretera que permeti aturar els cotxes i afavorir un intercanvi d'usos segur i còmode. Pot ser una bona manera d'oferir un nou servei al turista que pot combinar les rutes temàtiques en cotxe i a peu.

Centres urbans com a nodes de les rutes:

Veurem que hi ha moltes rutes que tenen el seu punt inicial en un municipi. És una estratègia molt comú doncs una de les formes més bàsiques de fer turisme és accedint als principals nuclis de població. En aquest sentit, l'inici de la ruta pot significar una excusa per una transformació urbana o semi urbana que podria necessitar el municipi.

6 DESENVOLUPAMENT I RESULTATS

6.1 Accessibilitat via web. El cas del Priorat: La identitat territorial que reforça la marca turística



Dades generals: Té una superfície de 498.60km², l'any 2011 una població de 10.087 habitants. La seva capital és el municipi de Falset.

Municipis: Bellmunt del Priorat, La Bisbal de Falset, Cabacés, Capçanes, Cornudella de Montsant, La Figuera, Els Guiamets, El Lloar, Marçà, Margalef, El Masroig, El Molar, La Morera de Montsant, Poboleda, Porrera, Pradell de la Teixeta, La Torre de Fontaubella, Torroja de Priorat, Ulldemolins, La Vilella Alta, La Vilella Baixa.

WEB d'anàlisi: <http://www.turismepriorat.org/> gestionada per el Consell comarcal del Priorat que escriu el Pla de Foment Turístic del Priorat 2006-2009.

El pla de Foment Turístic del Priorat 2006-2009 aposta per convertir la comarca en una destinació turística de primer ordre, mitjançant l'aprofitament integral del seu **potencial paisatgístic i eno-gastronòmic**. La iniciativa compta amb la implicació de tots els **agents locals** de la comarca, **tant públics com privats**, com la DOQ Priorat, la DO Montsant i l'Associació Cases de Pagès.

S'ha revisat les actuacions previstes del pla de Foment del Priorat i se n'ha identificat els passos assenyalats en la metodologia establerta.

ACTUACIONS del Pla de Foment del Priorat 2006-2009 ¹¹
Estratègia temàtica
Creació de la imatge turística del Priorat, amb submarques associades .
Promoció del patrimoni
Creació d'un banc d'imatges . Arxiu fotogràfic dels productes turístics del Priorat.
Definició de senders aptes per a desenvolupar un producte turístic d'interpretació del patrimoni natural, vitivinícola i oleícola.
Oferta de rutes culturals
Pla de desenvolupament dels camins del vi i l'oli .
Creació d'un producte de turisme enològic: la ruta del vi de la DOQ Priorat i la ruta del vi de la DO Montsant amb oferta dels cellers visitables. Edició de catàlegs de la ruta i creació de paquets .
Creació d'un producte turístic pels camins de ferradura de la Serra de Llaberia . Revalorar el seu patrimoni natural.
Accessibilitat informativa
Millora de la senyalització d'itineraris en el medi rural . S'estructura una xarxa de senders

¹¹ Informació extreta del Pla de Foment Turístic del Priorat i reorganitzada segons metodologia ap.4

base del producte turístic de senderisme.
Senyalització de la travessa de Montsant en BTT. Producte de descoberta del patrimoni natural del Montsant.
Portal turístic del Priorat, plataforma d'informació i comercialització de recursos.
Promoció dels productes turístics. Nou material gràfic, fires especialitzades, revistes especialitzades, cursos i jornades de formació.

Tabla 10: Actuacions del Pla de Foment Turístic del Priorat
Font: Elaboració pròpia segons Pla de Foment del Priorat

6.1.1 Avaluació de l'estratègia temàtica

És interessant el cas de la promoció turística del Priorat, pel seu ús estratègic de les **marques** identitàries i etiquetes turístiques. Amb el pas del temps, la comarca ha patit diverses crisis econòmiques i socials. Aquestes crisis han configurat el caràcter de la població del priorat i l'orgull de la superació és explicat i mostrat a la web sense complexos. Aquest caràcter dóna sentit a la promoció de la **identitat territorial**.

És una comarca dedicada amb entusiasme al **món del vi**, no només és la seva principal font d'ingressos i sinó que és l'activitat que ha configurat el caràcter del seu paisatge. La promoció turística la conceben com una oportunitat més d'expansió i de promoció del seu producte. No entenen el turisme només com una font d'ingressos econòmics, sinó que l'entenen com una eina de promoció que els pot servir per vendre el seu producte i mostrar la feina que estan fent en el dia a dia.

El pla de Foment Turístic del Priorat ha estructurat l'estratègia temàtica entorn a 4 submarques molt clares: **Cultura, Natura, Viticultura i Oleïcultura**.

CULTURA	HISTÒRIA MUNICIPIS PATRIMONI	A RECÓRRER I CONÉIXER A PEU EN COTXE EN BICI
NATURA	PEIN PARC N. MONTSANT	
VITICULTURA	CELLERS PAISATGE	
OLEÏCULTURA	MOLINS PAISATGE	

Tabla 11: Estratègia temàtica del Priorat
Font: Elaboració pròpia a partir Pla de Foment Turístic del Priorat

El portal web de Turisme de la Comarca del Priorat articula tota aquesta oferta de productes amb un menú inicial que distribueix a diferents apartats de la web. L'enllaç de *Comarca* porta a la descripció d'aquestes submarques temàtiques i en descriu els elements més significatius.

Inici	Comarca	Què fer	Organitza't	Informa't	Actualitat	Municipis	Tema
El Priorat	Història	Cultura	Natura	Viticultura	Oleïcultura	Municipis	

Il·lustració 6: Turisme Priorat. Informació temàtica
Font: Menú principal del portal web

L'enllaç de **Cultura** es centra en la descripció dels següents temes: Art i literatura, Festes i tradicions, Gastronomia, Monuments, museus i elements patrimonials. Aquesta oferta es completa amb la descripció dels nuclis municipals on es descobreix la història de la comarca amb orígens medievals.

L'enllaç de **Natura** està fortament lligada al Parc Natural del Montsant i al PEIN de la Serra de Llaberia, cada un en un extrem de la comarca configuren dos nodes d'atenció importants. L'oferta natural es completa amb la valorització del paisatge característic del Priorat, terra de vins, i s'ajuda de la xarxa de senders per descobrir-la i recórrer-la.

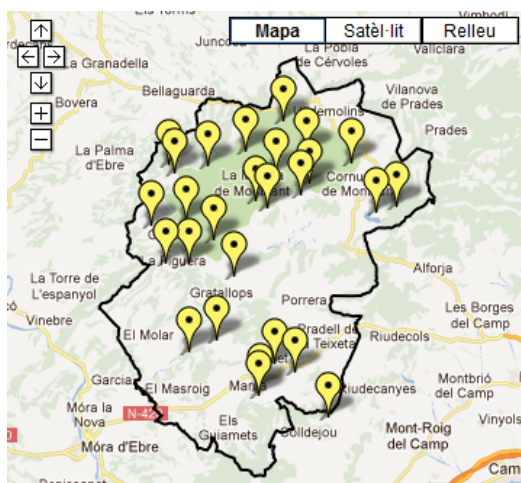
El lligam dels prioratins amb el seu **paisatge** és molt interessant ja que el sentiment identitari és molt fort. El paisatge del Priorat, és un paisatge cultural en tota regla, expressa i descriu la història de la societat que hi ha viscut i treballat en cada una de les seves cotes. És un paisatge fortament modificat per la mà de l'home degut al treball amb les vinyes i les oliveres, i a més, té una topografia particular plena de turons, que fa que la comunicació entre municipis sigui a través de llargues carreteres de revolts i que mostren al turista el paisatge cultural en petites dosis.

L'enllaç de **viticultura i l'oleïcultura** ofereix un llistat dels cellers (DO Priorat i DO Montsant) i els molins de la comarca. El usuari pot accedir a una informació bàsica de cada un dels cellers i molins per tal que pugui contactar-se amb ells per si vol organitzar-hi una visita.

6.1.2 Promoció del patrimoni

La promoció del patrimoni que ofereix la web de Turisme del Priorat és una mica confosa. Per una part, estratègicament s'identifica quin és **el patrimoni territorial** més destacat, queda clar que hi ha un patrimoni natural, un de cultural i un fenomen identitari com el vi i l'oli que fan de fil conductor de tota la web. L'estratègia és clara. Però, en el moment d'identificar el patrimoni, la web utilitza un **llistat** informatiu dels punts d'interès, sense una clara jerarquització o distribució en un mapa comú per temàtiques.

La web es serveix d'un mapa bàsic de googlemaps per fer la distribució zonal del patrimoni a visitar. Seria més descriptiu si oferís un mapa propi amb la classificació temàtica o introduís en el mapa de googlemaps una distribució temàtica per submarques.



Il·lustració 7: Turisme Priorat. Mapa distribució punts d'interès patrimonial
Font: portal web

6.1.3 Oferta de rutes culturals

Si tornem al menú inicial del portal web, es pot enllaçar a l'apartat *Què fer?* Aquest enllaç, ofereix una sèrie de propostes per tal de recórrer i conèixer la comarca. Es té en compte diferents tipus d'usuaris i de interessos.



Il·lustració 8: Turisme Priorat. Informació activitats

Font: Menú principal del portal web

En cotxe: Ofereixen una gran varietat de rutes temàtiques. Són rutes d'un dia o de diversos dies. Per recórrer els municipis en cotxe. Identifica certes rutes panoràmiques però no ofereix punts de connexió entre les rutes a peu i les rutes en cotxe.

RUTES TEMÀTIQUES	
NOM	DESCRIPCIÓ
A peu de la Mola	Pradell – Fontaubella – Marçà – Capçanes - Falset
Parets, bancals i oliveres	Falset – Marçà – Masroig – El Molar –La figuera – Vilella Baixa – Vilella alta – Cabacés – Bisbal Falset – Margalef - Ulldemolins
L'esguard dels cingles	Vilella Baixa – Cabacés – Bisbal de Falset – Margalef – Ulldemolins – Cornudella de Montsant – Escaladei – Vilella Baixa
Llegat dels cartoixans	Bellmunt del Priorat – Lloar – Torroja – Porrera - Poboleda – Morera del Montsant – Escaladei – Vilella alta – Vilella baixa
CARRETERES AMB VISTES	
DESCRIPCIÓ	
Escaladei – Poboleda	Porrera - Torroja
Lloar – El Molar	Bellmunt - Masroig
Gratallops – Vilella Baixa	

Tabla 12: Turisme Priorat. Rutes en cotxe

Font: Elaboració pròpia a partir del portal web

A peu: el Priorat ha gestionat tota una **Xarxa de camins** (son camins senyalitzats, per tant en podem dir que són senders) formada per antics camins rals, camins de ferradura i també camins de carro i agrícoles més actuals. Són camins recuperats i mantinguts pel Consell Comarcal del Priorat, els ajuntaments, el Parc Natural de la Serra de Montsant i el Consorci de la Serra de Llaberia.

Ofereixen tot un seguit de **rutes temàtiques**, de diferents característiques i per a diferents usuaris.

DE MUNICIPI A MUNICIPI			
DESCRIPCIÓ		DIFICULTAT	DURADA
E	Falset a Gratallops	Mitjana	2h30min
F	Capçanes a Marçà	Mitjana	3h
G	Vilella Baixa a Cabacés	Mitjana	6h
H	Porrera a Torroja del Priorat	Alta	7h
I	Bellmunt del Priorat a Falset	Mitjana	4h
J	Siurana a Cornudella de Montsant	Alta	3h
DE MUNICIPI A PATRIMONI			
DESCRIPCIÓ		DIFICULTAT	DURADA
A	De Vilella alta a l'ermita la Consolació	Baixa	2h30min
B	Lloar i entorn	Baixa	2h
C	Porrera i entorn	Alta	2h
D	La Bisbal de Falset i entorn	Baixa	45min
I	Bellmunt del Priorat i entorn	Mitjana	6h
J	Siurana i entorn	Mitjana	3h
L	Pradell de la Teixeta i entorn	Baixa	1h30min
It9	La Figuera i entorn	Mitjana	1h20min
K	Itinerari al votant de la Cartoixa Escala Dei	Baixa	1h30min
M	Cartoixa Escala Dei a Parc Natural del Montsant	Baixa	75min
It10	Cartoixa Escala Dei a Parc Natural del Montsant	Mitjana	2h
N	Albarca a Parc Natural del Montsant	Baixa	45min
It1	Morera del Montsant a Parc Natural del Montsant	Alta	2h30min
O	Vilella Alta a Parc Natural del Montsant	Mitjana	2h
It6	Vilella Alta a Parc Natural del Montsant	Alta	3h30min
P	Vilella Baixa a Parc Natural del Montsant	Baixa	45min
It7	Vilella baixa a Parc Natural del Montsant	Mitjana	2h20min
L11	Marçà a Serra de Llaberia	Alta	4h
L12	Torre Fontaubella a Serra de Llaberia	Alta	3h30min
L13	Capçanes a Serra de Llaberia	Mitjana	1h40min
L14	Capçanes a Serra de Llaberia	Alta	5h
PARC NATURAL MONTSANT			
DESCRIPCIÓ		DIFICULTAT	DURADA
It2	Montsant zona Ulldemolins	Alta	3h40min
It3	Montsant zona Margalef	Alta	4h15min
It4	Montsant zona Cabacés	Mitjana	2h40min
It5	Montsant zona Cornudella del Montsant	Mitjana	3h
It6	Montsant zona la Bisbal de Falset	Alta	4h
A	Rutes gestionades pel Consell Comarcal		
It1	Rutes gestionades pel Parc Natural del Montsant		
L11	Rutes gestionades per la Serra de Llaberia		

Tabla 13: Turisme Priorat. Rutes temàtiques ofertades
Font: Elaboració pròpia a partir portal web.

En bici: La oferta és molt ambiciosa, ofereixen 14 rutes, però cap d'elles es troba senyalitzada en terreny.

RUTES EN BICI		
DESCRIPCIÓ		DURADA
1	Falset – Coll del Guix – Torre Fontaubella - Falset	2h30min
2	Bellmunt del Priorat – Marçà – Falset	1h30min
3	Falset – Masroig – Guiamets – Marçà - Falset	2h30min
4	Falset – Masos - Obagues - Falset	2h
5	Falset – Les Penianes – Obagues - Falset	1h30min
7	Falset – Capçanes – La Fou – Marçà - Falset	
10	Falset – Pradell – Fontaubella - Falset	2h30min
11	Gratallops – Torroja – Vilella alta – Vilella baixa - Gratallops	
13	Vilella baixa – Gratallops – Escaladei – Vilella baixa	
14	Cornudella – Poboleda – Escaladei – Morera - Cornudella	3h30min

Tabla 14: Turisme Priorat. Rutes en bici
Font: Elaboració pròpia a partir del portal web

6.1.4 Accessibilitat informativa

En cotxe: Tenen una oferta molt variada. Per una banda han creat uns àudios en format mp3 per descarregar. Expliquen la història dels municipis i de certs personatges il·lustres prioratins. Està pensat per descarregar i escoltar al cotxe mentre es segueixen els recorreguts proposats. Ofereixen també, un mapa descarregable en format pdf de tot el Priorat, es senyalitzen les carreteres amb visió panoràmica i les rutes proposades en la web. Aquest mapa dona una visió general de la comarca i en resalta els punts d'interès.



Il·lustración 9: Turisme Priorat. Accessibilitat des de la carretera
Font: Elaboració pròpia a partir del fulletó *Paisatges del vi* de la web

Font: Promoció rutes del portal web

Font: Promoció rutes del portal web

Font: Promoció rutes del portal web

6.1.5 Avaluació de les estratègies turístiques utilitzades

PROMOCIÓ WEB	MANCANCES		ÒPTIM
ESTRATÈGIA GENERAL	No hi ha mapa termatizat de la comarca (ús eines googlemaps)		Representen la identitat territorial
PROMOCIÓ DEL PATRIMONI	No hi ha un mapa general amb una jerarquització del patrimoni territorial (ús eines googlemaps)		Jerarquitzen el patrimoni a visitar
OFERTA DE RUTES	A PEU	Superposició de rutes organitzades per diferents gestors Falten alguns PEINS Falta connectar alguns municipis entre ells	Per diversos usuaris i múltiples dificultats Posada en valor de la xarxa de camins existents Accés des de molts punts d'interès Visió integral del territori
	EN COTXE	Connexió rutes en cotxe i a peu. Falta senyalitzar en quins punts comencen les rutes a peu	Ús de carreteres patrimonials i vistes panoràmiques Visió integral del territori
	EN BICI	No senyalitzades en terreny La majoria de rutes parteixen de Falset	
ACCESSIBILITAT INFORMATIVA	A PEU	No hi ha mapa complet amb tots els camins de la xarxa creada. No hi ha mapa general de nodes + arcs	Fulletó pdf per descarregar
	EN COTXE	No hi ha mapa connexions carreteres i rutes a peu	Mapa temàtic propi Oferta de àudio
	EN BICI	Rutes confoses, només informació per km i GPS No senyalitzades en terreny	

6.2 Metodologia per a la decisió de millora de les infraestructures viàries per a un desenvolupament comarcal. Aplicació al cas de l'Alt Berguedà



Dades generals: El conjunt de l'Alt Berguedà conta amb una població de 25.952 habitants. La seva capital és el municipi de Berga.

Municipis integrants: Bagà, Berga, Borredà, Capolat, Castell de l'Areny, Castellar de N'Hug, Castellar del Riu, Cercs, Fígols, Gisclareny, Gósol, Guardiola de Berguedà, La Nou de Berguedà, La Pobla de Lillet, Saldes, Sant Jaume de Frontanyà, Sant Julià de Cerdanyola, Vallcebre, Vilada,

L'any 2001 es constitueix el **Consorci del Turisme de l'Alt Berguedà**. Aquest Consorci està format per diversos **ens públics** (Els ajuntaments dels municipis de l'Alt Berguedà, el Consell comarcal del Berguedà, i la Diputació de Barcelona) i altres **entitats privades** (Cambra de Comerç de Barcelona, associacions empresarials i altres associacions). Es crea per gestionar diferents àmbits de treball relacionats amb el **turisme** i entre ells la creació d'un producte turístic propi en base a tots els recursos existents i dur a terme conjuntament la seva promoció i comunicació.

La informació requerida per avaluar les infraestructures que permeten l'accés al patrimoni de l'Alt Berguedà, es troba en el portal web **www.altbergueda.com** així com en els punts d'informació turística del Berguedà i del Parc Natural Cadí-Moixeró.

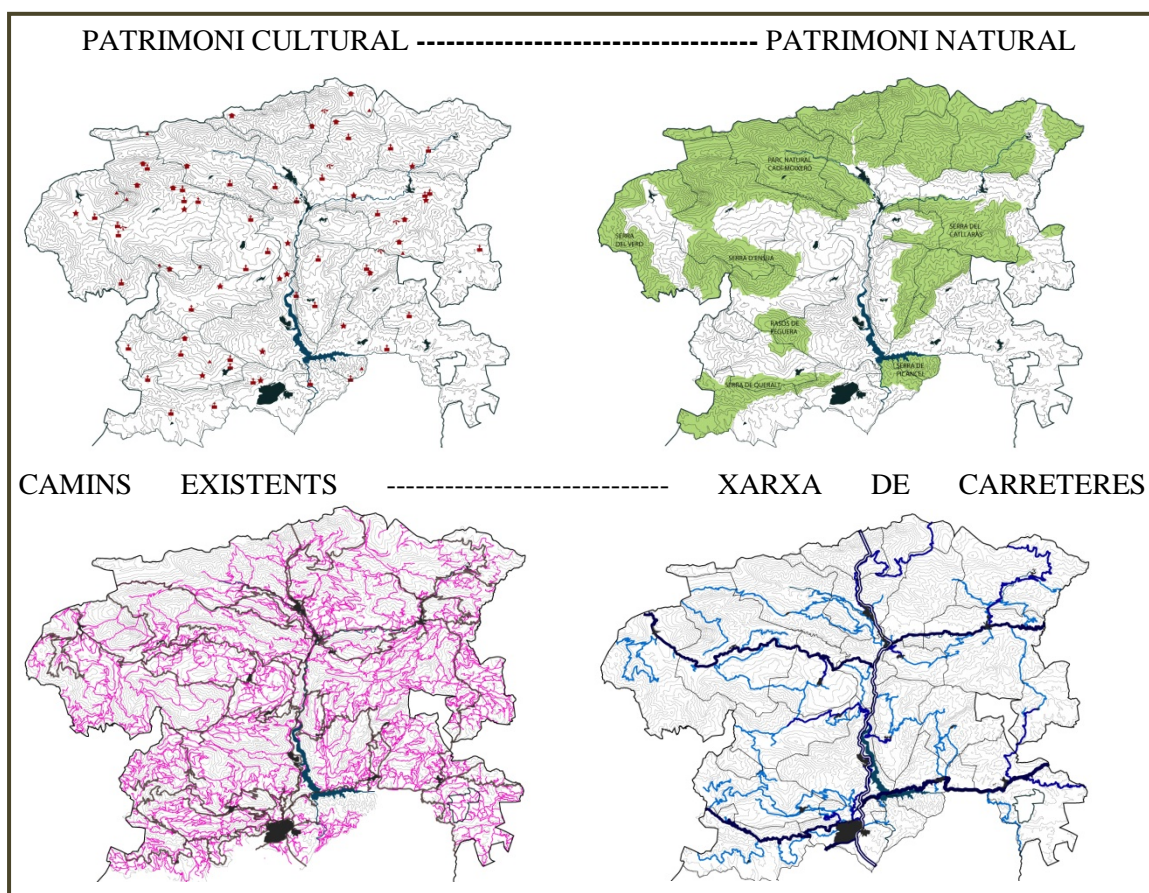
Els **mapes** que es mostraran a continuació són d'elaboració pròpia. El patrimoni seleccionat és el que mostra el fulletó promocional de la *xarxa de senders de l'Alt Berguedà*. Les rutes temàtiques i els nous senders de l'Alt Berguedà s'han dibuixat també seguint el fulletó promocional de la *xarxa de senders de l'Alt Berguedà*.

6.2.1 Jerarquització del patrimoni identitari

Per a la jerarquització del patrimoni és molt important identificar bé quina és l'escala del territori a promocionar. Si es tracta d'una comarca, el patrimoni natural a promocionar vindrà determinat pels grans espais naturals que contingui, com un Parc Natural, una reserva natural o els PEINS. El patrimoni cultural a destacar seran els BCIN més significatius, com grans monestirs, nuclis medievals d'interès o santuaris.

En la taula 17 es mostra tot el patrimoni cultural i natural de la comarca. Se n'ha diferenciat el patrimoni natural del cultural. Pel que fa al patrimoni cultural faltaria identificar per cada un dels municipis, el BCIL que s'inclou en POUM respectiu. En aquesta avaluació se n'ha prescindit pel fet de tractar-se d'una promoció a escala comarcal. Si es tractés de la promoció d'algun dels municipis llistat, el BCIL formaria part dins la jerarquització patrimonial a promocionar.

Veurem que l'Alt Berguedà ha seleccionat alguns elements patrimonials concrets. Ha identificat els elements més significatius, i a partir d'aquests ha avaluat la seva accessibilitat.



Il·lustració 13: Alt Berguedà. Elements del sistema territorial
Font: Elaboració pròpia

PATRIMONI TERRITORIAL ALT BERGUEDÀ	
BAGÀ	BERGA
CULTURAL BCIN CAMÍ D'EMPEDRATS CARRER PUJADA DEL PALAU, 2-8 CLOT PALOMAR MURALLES DE BAGÀ PALAU DE BAGÀ PAS DELS GOSOLANS SANT SEBASTIÀ CARRER CALIC	CULTURAL UNESCO PATUM DE BERGA BCIN BALMA DELS OSSOS DE BERGA CA L'OLIAIRE CAL GALTA CAMP DE LES FAMADES CAMP DEL NOGUÉ DE CAL GALTA CAN MAURÍ CAN MAURÍ (POBLAT) CANAL DELS AVELLANERS CARRER CASTELLAR DEL RIU CASTELL BERGUEDÀ
NATURAL PARC NATURAL SERRES CADÍ-MOIXERÓ	
BORREDÀ	

CULTURAL BCIN RESCLOSA CASA DEL PONT DE ROMA SANT SADURNÍ DE ROTGERS NATURAL PEIN RIERA DE MERLÈS	CASTELL DE SANT FERRAN FEIXA D'EN PALAU, LA FONT DEL ROS FORNS DE CASA EN PONÇ J. PAL. DE BERGA J. PAL. DE LA SOLANA D'EN MAURI MERCADAL, EL (DOLMEN) QUERALT ROCA ROJA SANT PERE DE MADRONA SEPULTURA PAR. DE QUEROT TORRE DE QUERALT NATURAL PEIN SERRA DE QUERALT
CASTELL DE L'ARENY	
NATURAL PEIN SERRA DEL CATLLARÀS	
CAPOLAT	CASTELLAR DE N'HUG
CULTURAL BCIN BAUMA DE TORNEULA BAUMA DEL PORTET COVA DE ROCA TERÇANA SANT QUINTÍ DE TARAVIL SERRAT DE LES TOMBES-TOMBA 1 NATURAL PEIN SERRA DE QUERALT	CULTURAL - BCIN SANT JOAN DE CORNUDELL SANT VICENÇ DEL RUS NATURAL PARC NATURAL CADÍ-MOIXERÓ PEIN SERRA DE MONTGRONY
CASTELLAR DEL RIU	CERCS
CULTURAL - BCIN COVA DELS FRARES ESCLETXA, L' SEP. MED. COLL DE L'ORELLER NATURAL PEIN SERRA DE QUERALT SERRA D'ENSIJA-RASOS DE PEGUERA	CULTURAL BCIN COLL DE L'ORELLER D'ESPINALBET PONT DE PEDRET SANT QUIRZE DE PEDRET VILOSIU MAS A VILOSIU MAS B NATURAL PEIN SERRA DE PICANCEL SERRA D'ENSIJA-RASOS DE PEGUERA
FÍGOLS	GISCLARENY
CULTURAL BCIN FONT DEL BULLIDOR ICNITES DE FUMANYA SUD ICNITES CINGLES DEL BOIXADER JAC. PAL. DE CAN PETIT PEGUERA -1 TORRENT DEL PLA DE LA CLOSA 1 TORRENT DEL PLA DE LA CLOSA 2 NATURAL PARC NATURAL CADÍ-MOIXERÓ PEIN SERRA D'ENSIJA-RASOS DE PEGUERA	NATURAL PARC NATURAL CADÍ-MOIXERÓ GÒSOL CULTURAL BCIN CASTELL DE FRAUMIR NATURAL PARC NATURAL CADÍ-MOIXERÓ PEIN SERRA DEL VERD SERRA D'ENSIJA-RASOS DE PEGUERA

GUARDIOLA DE BERGUEDÀ	NOU DE BERGUEDÀ
CULTURAL BCIN SANT LLORENÇ PROP BAGÀ NATURAL PARC NATURAL CADÍ-MOIXERÓ PEIN SERRA DEL CATLLARÀS	CULTURAL BCIN COVA D'ESPADES NATURAL PEIN SERRA DEL CATLLARÀS
POBLA DE LILLET	SALDES
CULTURAL BCIN FORN DE LA POBLA DE LILLET JAC. PAL. DE FALGARS PONT VELL DE LA POBLA DE LILLET VALLFOGONA DE FALGÀS NATURAL PARC NATURAL CADÍ-MOIXERÓ PEIN RASOS DE TUBAU SERRA DEL CATLLARÀS	CULTURAL BCIN CASTELL DE SALDES COSTA FREDA DOLMEN CAL XISQUET MAÇANERS ICNITES DE COLL DE JOU ROC DE PALOMERA SANT SEBASTIÀ DEL SULL NATURAL PARC NATURAL CADÍ-MOIXERÓ PEIN SERRA D'ENSIJA-RASOS DE PEGUERA
SANT JAUME DE FRONTANYÀ	SANT JULIÀ DE CERDANYOLA
CULTURAL BCIN NUCLI SANT JAUME DE FRONTANYÀ NATURAL PEIN RASOS DE TUBAU SERRA DEL CATLLARÀS	CULTURAL BCIN JAC.PAL. DE S. JULIÀ CERDANYOLA NATURAL PEIN SERRA DEL CATLLARÀS
VALLCEBRE	VILADA
CULTURAL BCIN CAMBROTA, LA CINGLES DE CONANGLE COVA SOBRE LA FORADADA ICNITES DE FUMANYA NORD ICNITES DE MINA ESQUIROL ICNITES DE MINA TUMÍ JAC. PAL. DE COMA DE VALLCEBRE LA CANALASSA TORRENT DE L'ESDAVELLA NATURAL PARC NATURAL CADÍ-MOIXERÓ PEIN SERRA D'ENSIJA-RASOS DE PEGUERA	CULTURAL BCIN JAC. PAL. DE VILADA NATURAL PEIN SERRA DE PICANCEL SERRA DEL CATLLARÀS

Tabla 15: Alt Berguedà. Patrimoni territorial
Font: Elaboració pròpia

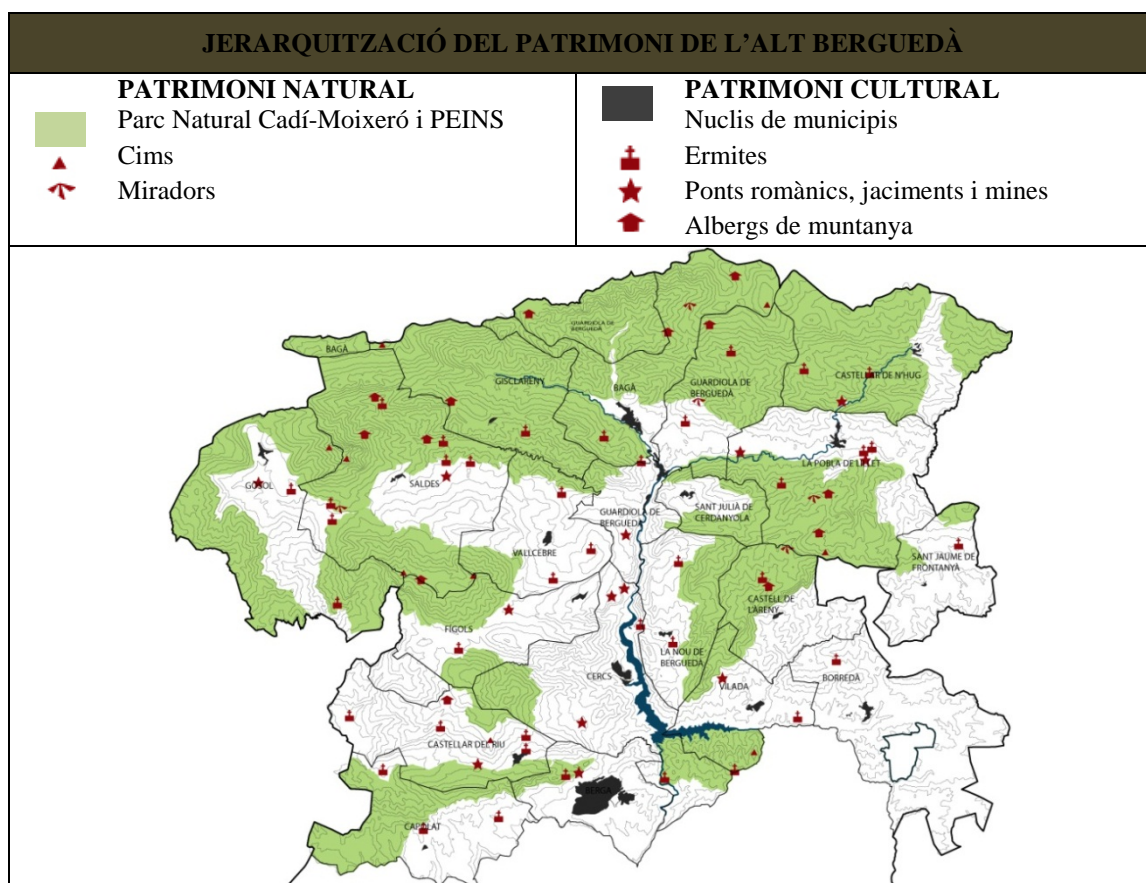


Tabla 16: Alt Berguedà. Jerarquitzaó patrimoni territorial

Font: Elaboració pròpia segons patrimoni seleccionat en el fulletó promocional de la xarxa de camins de l'Alt Berguedà

6.2.2 Avaluació de l'accessibilitat actual al patrimoni

S'ha analitzat l'accessibilitat al patrimoni de l'Alt Berguedà segons els dos tipus identificats en la metodologia:

- 1.grau d'accessibilitat, patrimoni que s'hi pot arribar en **cotxe**: Tots els municipis, certes ermites, mines i certs punts del patrimoni natural.
- 2.grau d'accessibilitat, patrimoni al que només s'hi pot arribar **a peu**: certes ermites, miradors, albergs de muntanya i certs punts del patrimoni natural (molt identificat amb l'excursionisme).

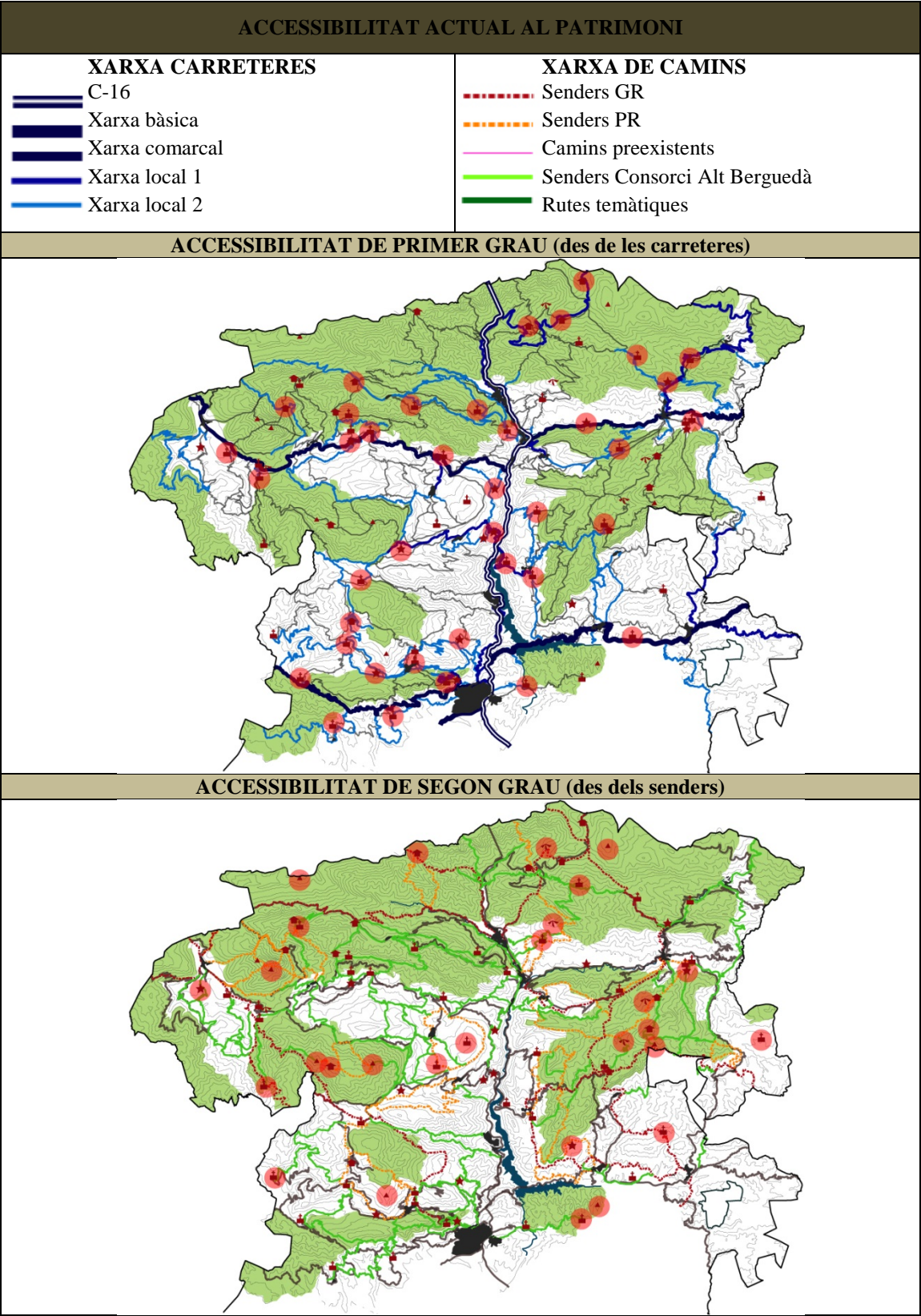
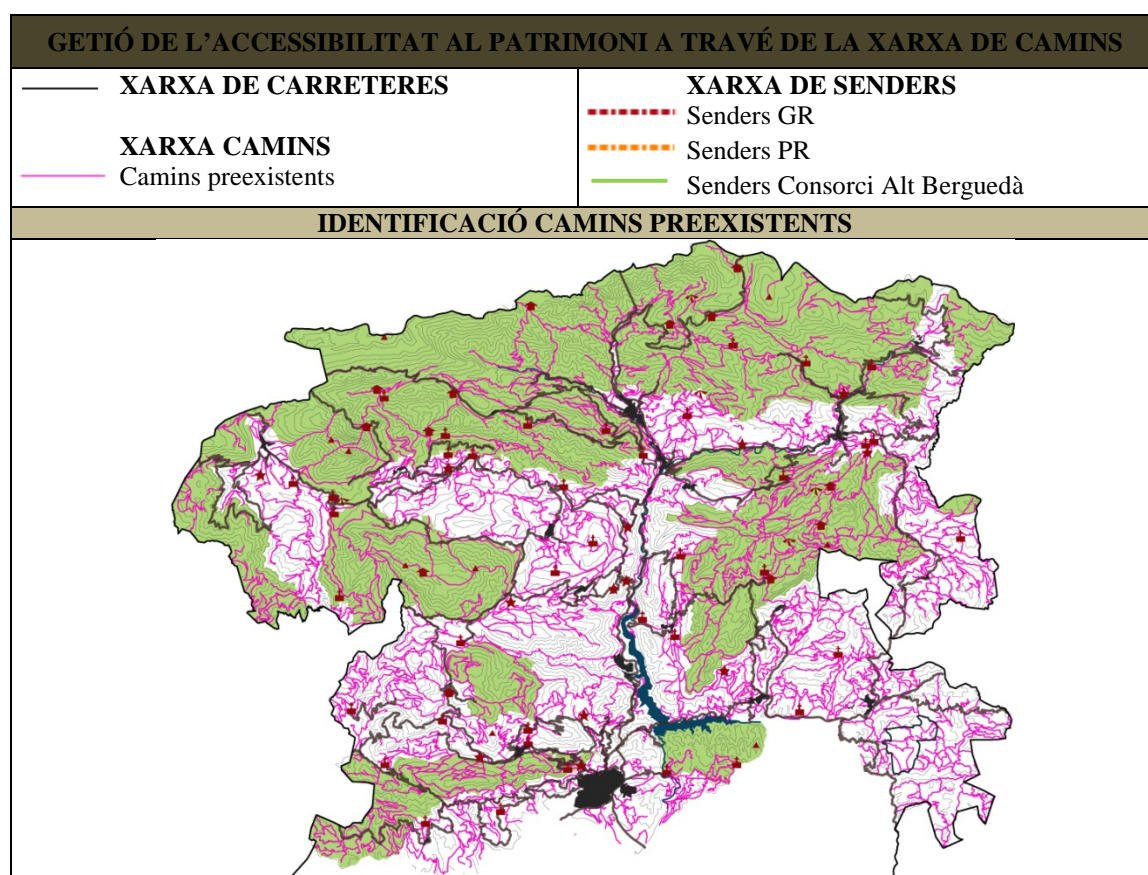


Tabla 17: Alt Berguedà. Accessibilitat actual al patrimoni territorial
Font: Elaboració pròpia

6.2.3 Avaluació de l'oferta de rutes temàtiques culturals a peu

Les rutes culturals del Berguedà a peu, fan servir la xarxa ja existent de camins. És un recurs molt adient per valoritzar antics camins en desús i promocionar-ne l'ús en d'altres incorporats al **viari intermedi**. El tema de garantir-ne la seva seguretat es tractarà més endavant.

Si parlem de ruta a peu, parlem de **senders**, és a dir, de camins senyalitzats. El consorci dóna molt de valor als senders ja existents com els GRS i el PRS. Parteix doncs d'aquesta xarxa de senders en funcionament com a base. A partir d'aquí, busca quin és el patrimoni no accessible des de aquesta primera base i n'augmenta l'oferta. Aquest colmatament de la xarxa de senders és el que anomena xarxa de senders de l'Alt Berguedà.



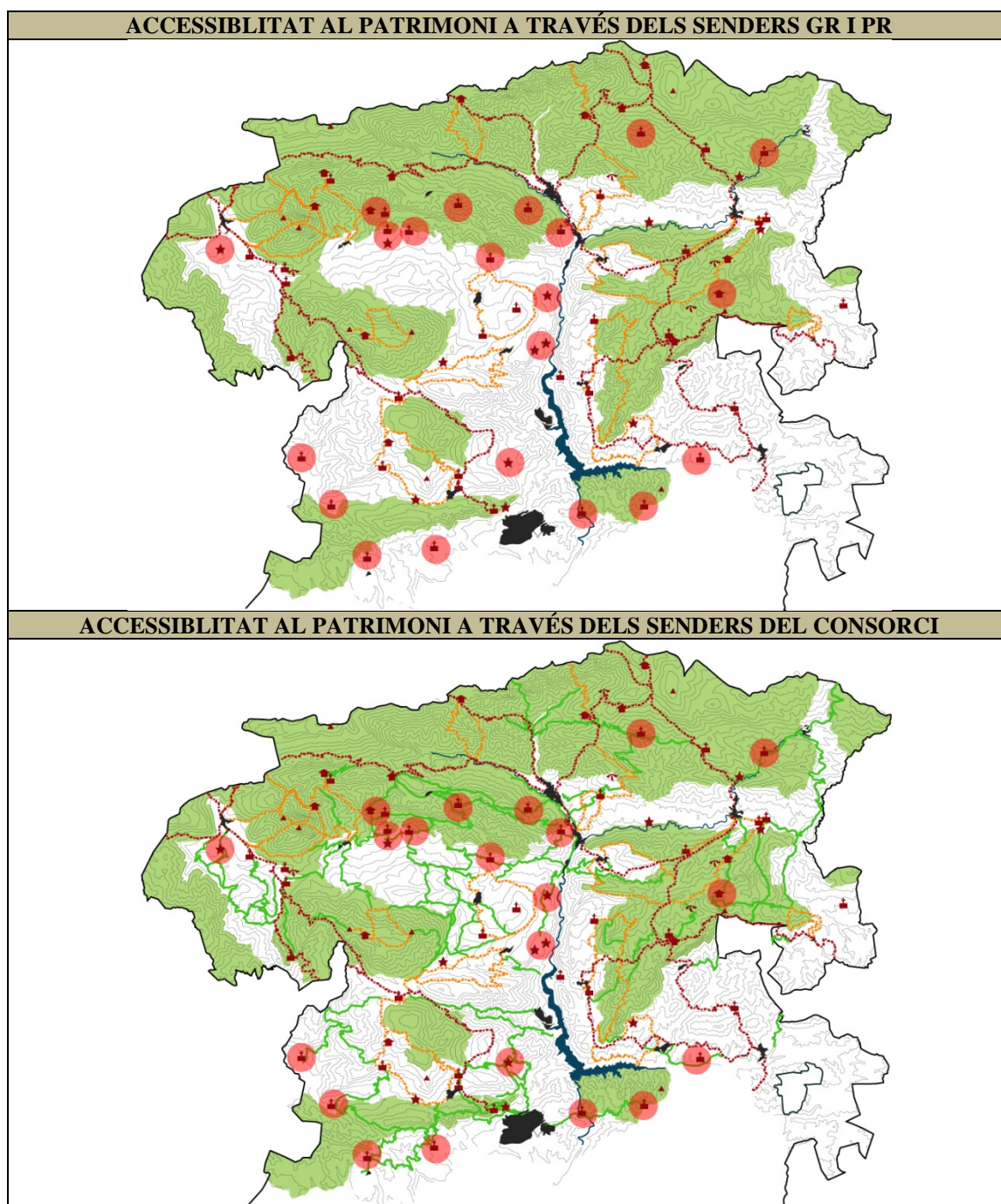


Tabla 18: Alt Berguedà. Gestió de l'accessibilitat al patrimoni a través de la xarxa de camins
Font: Elaboració pròpia

Per avaluar les rutes i el seu recorregut determina 1) quin és el patrimoni més important de conèixer, com una primera presentació del territori 2) que cada municipi tingui una ruta i d'aquesta manera convertir-se en node principal. Moltes de les rutes segueixen els recorreguts d'algun PR (senders de caràcter circular) o altres són noves rutes que enllacen dos nodes patrimonials.

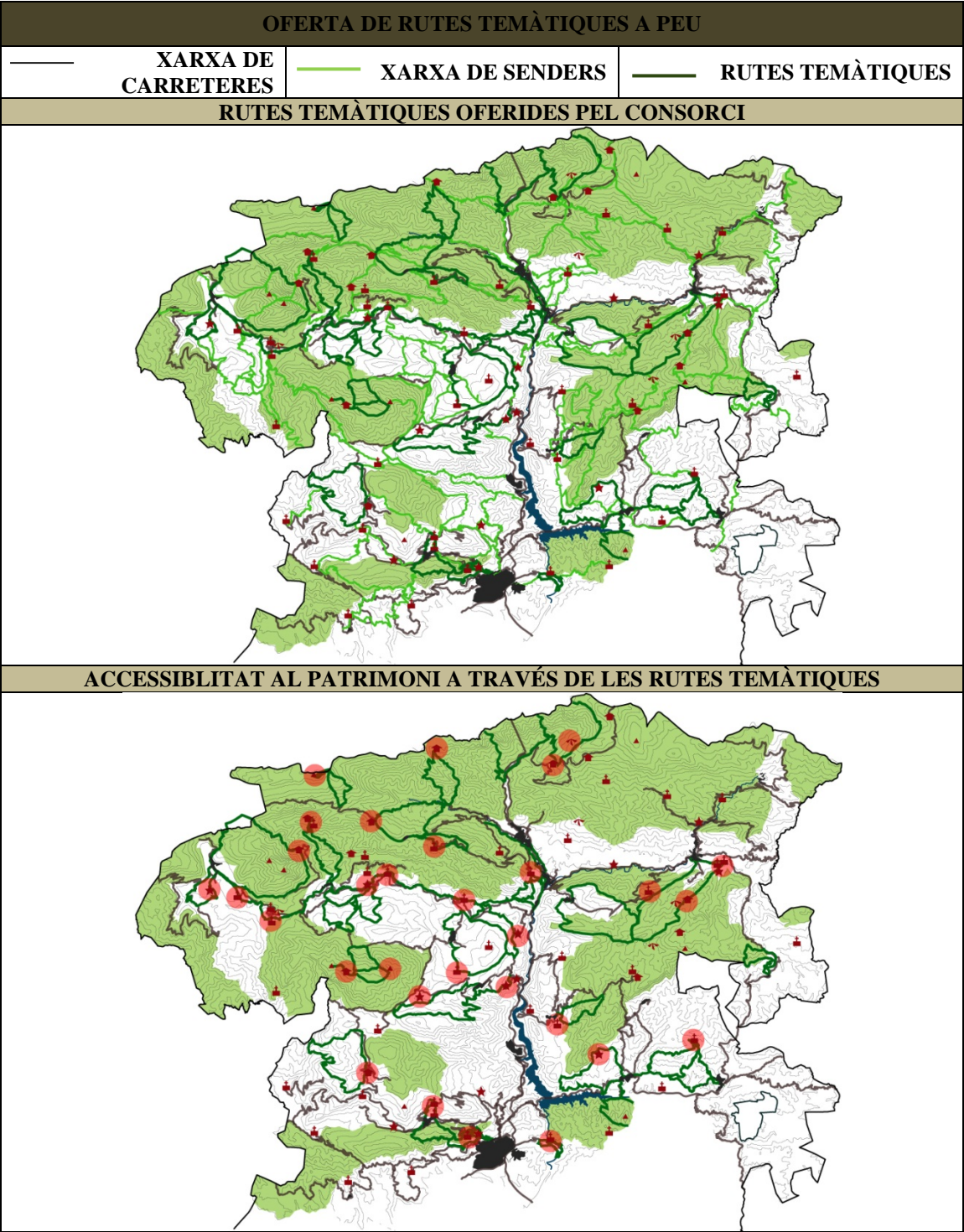


Tabla 19: Alt Berguedà. Oferta de rutes temàtiques a peu
Font: Elaboració pròpia

6.2.4 Millora de la connectivitat de la xarxa viària

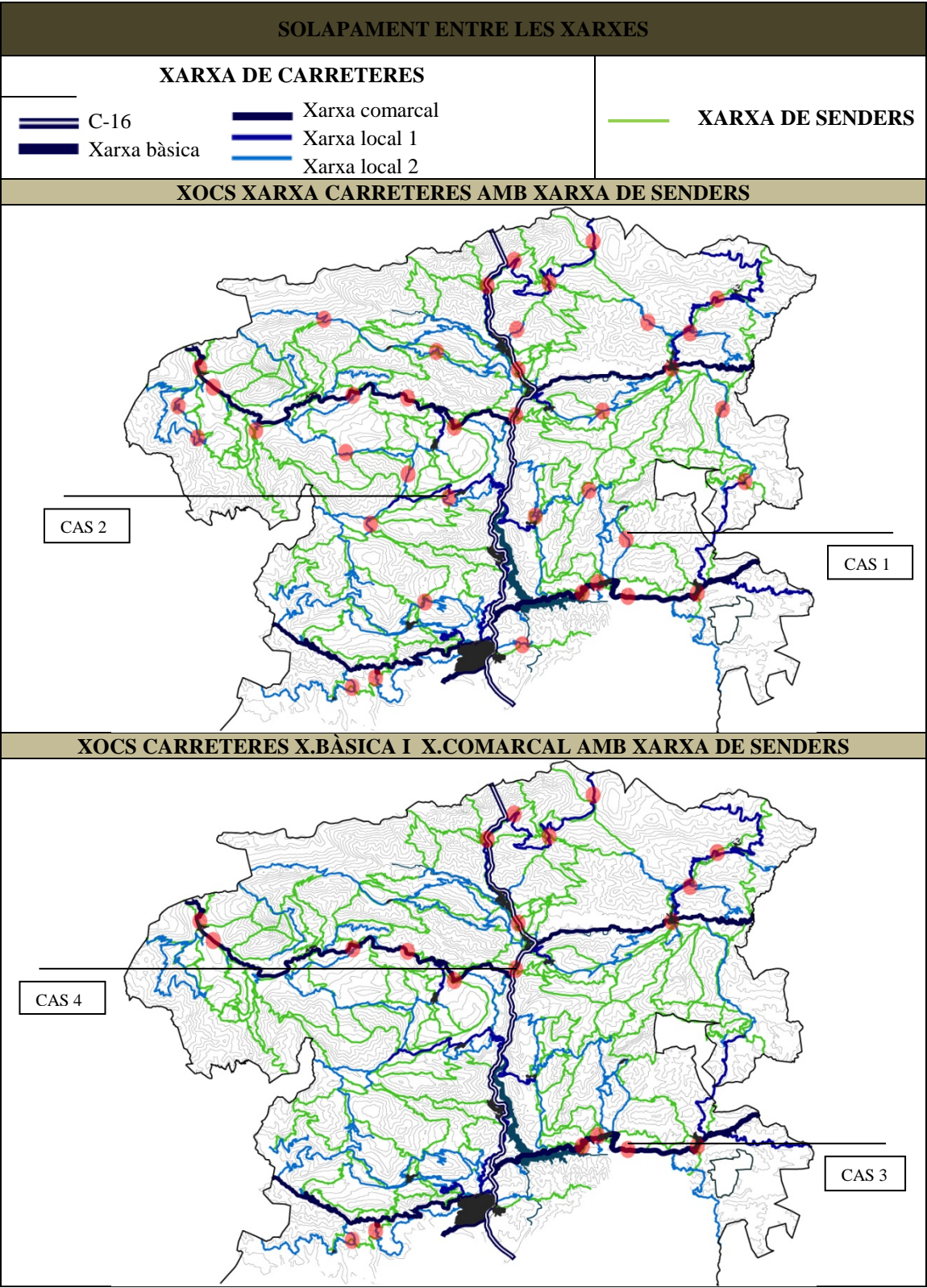


Tabla 20: Alt Berguedà. Solapament entre les xarxes
Font: Elaboració pròpia

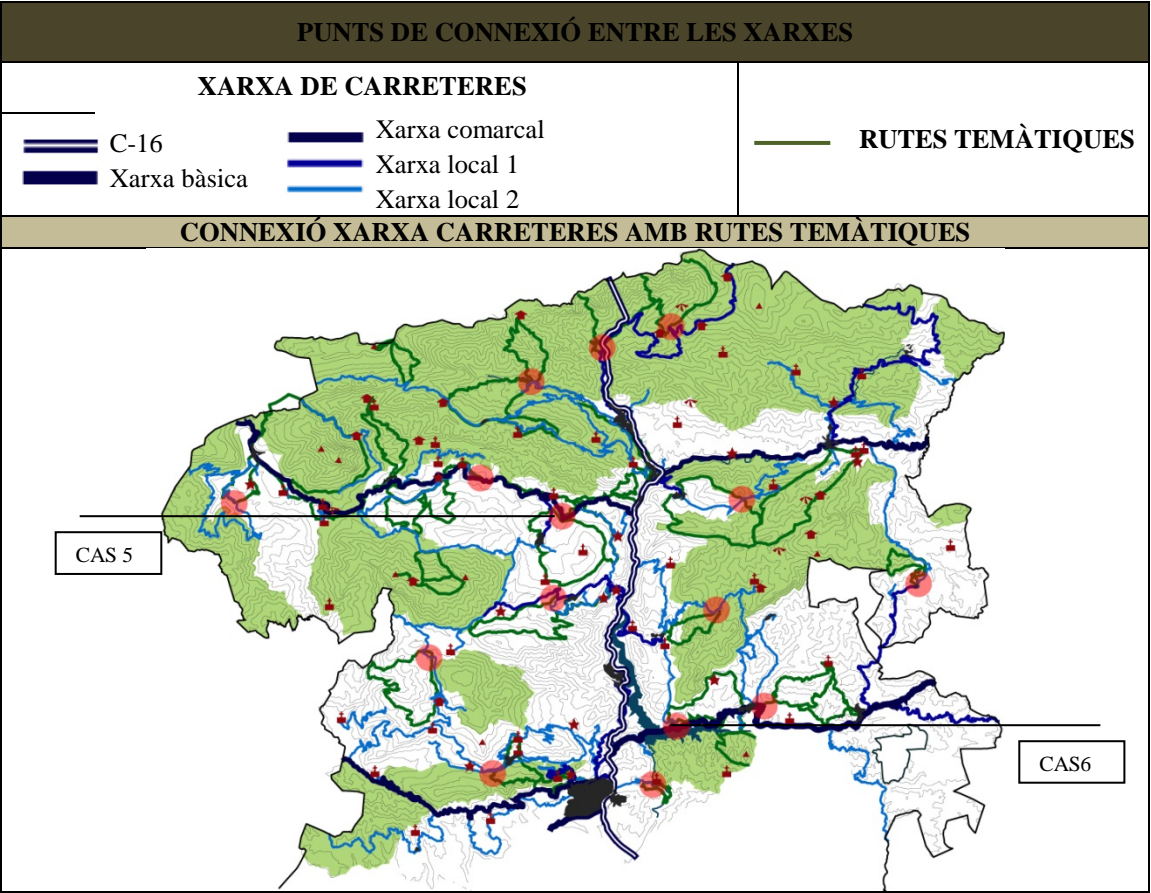


Tabla 21: Alt Berguedà. Connexió entre les xarxes. Font: Elaboració pròpia

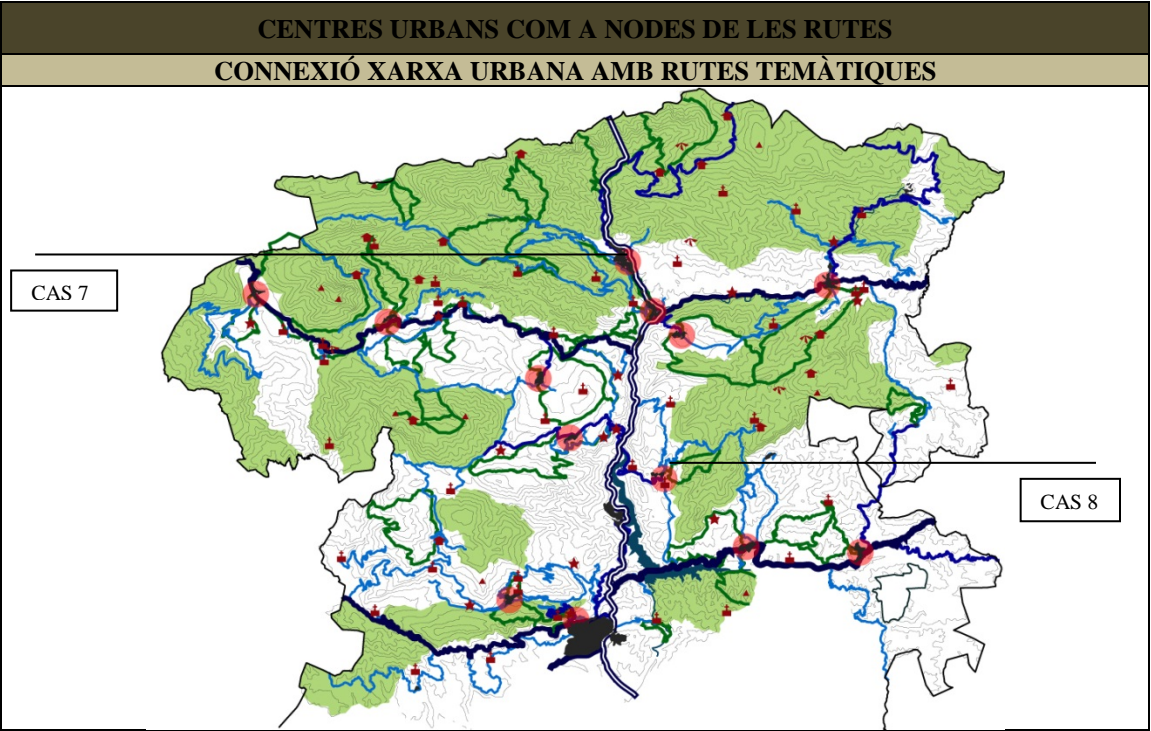


Tabla 22: Alt Berguedà. Centres urbans com a nodes de les rutes. Font: Elaboració pròpia

CAS 1

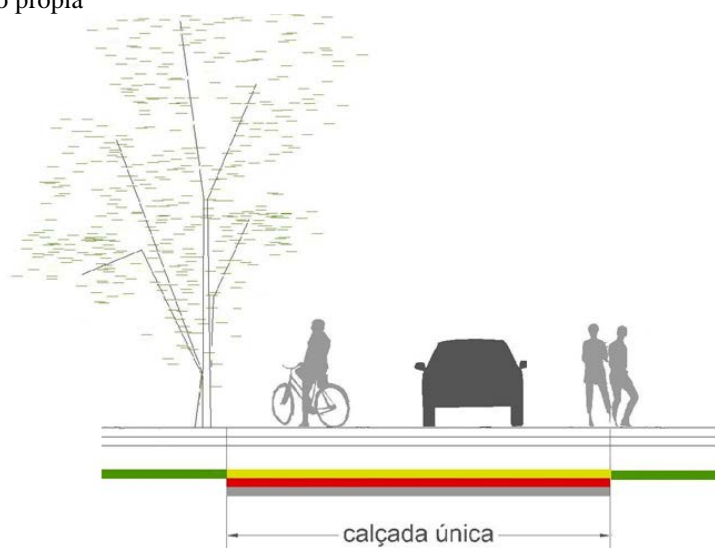
SOLAPAMENT SENDER AMB CARRETERA LOCAL NIVELL 2

La freqüència de pas d'aquestes carreteres locals és molt baixa i, la velocitat de circulació acostuma a voltar els 30km/h. A pesar del solapament d'usos, no és necessari marcar espais per als múltiples usuaris que poden circular per aquesta via.



Il·lustració 14: Alt Berguedà. Solapament sender amb carretera local nivell 2

Font: Elaboració pròpia



Il·lustració 15: Alt Berguedà. Esquema secció multiusuaris. Sender - Carretera local 2

Font: Elaboració pròpia

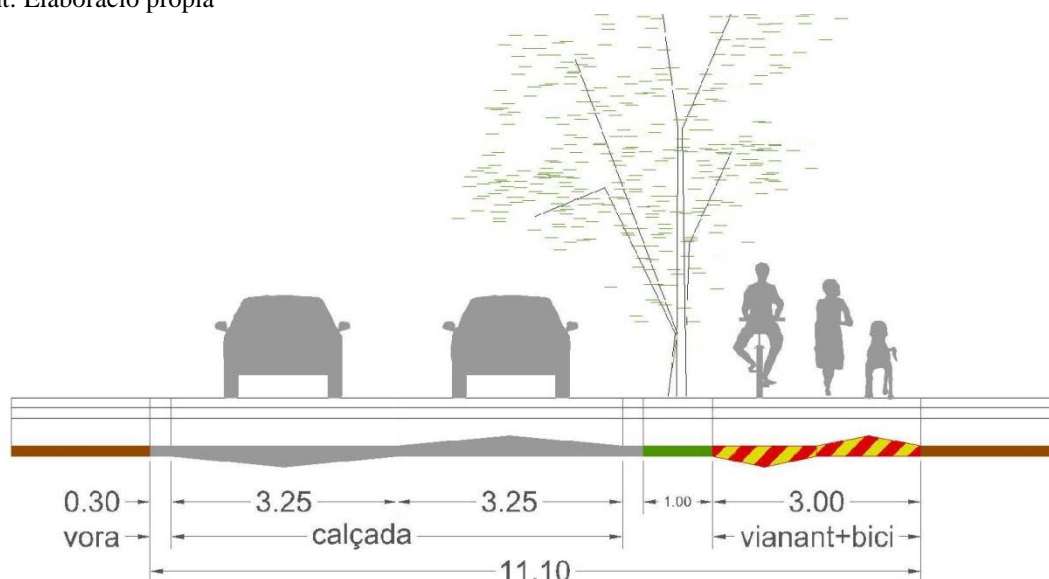
CAS 2 AMENAMENT SENDER AMB CARRETERA LOCAL NIVELL 1

La freqüència de pas d'aquestes carreteres locals també és baixa i, la velocitat de circulació acostuma a voltar els 30km/h. Els vianants, bicicletes i cotxes poden compartir espai. Dit això, convé assegurar-se que existeix un espai segur annex a la carretera pel vianant o la bicicleta pel moment de solapament d'usos. En cas de no poder garantir el pas còmode de l'usuari més feble, degut a una secció accidentada, és recomanable afegir un vial òptim per a tal fi.



Il·lustració 16: Alt Berguedà. Solapament sender amb carretera local nivell 1

Font: Elaboració pròpia



Il·lustració 17: Alt Berguedà. Esquema secció multiusuaris. Sender - Carretera local 1

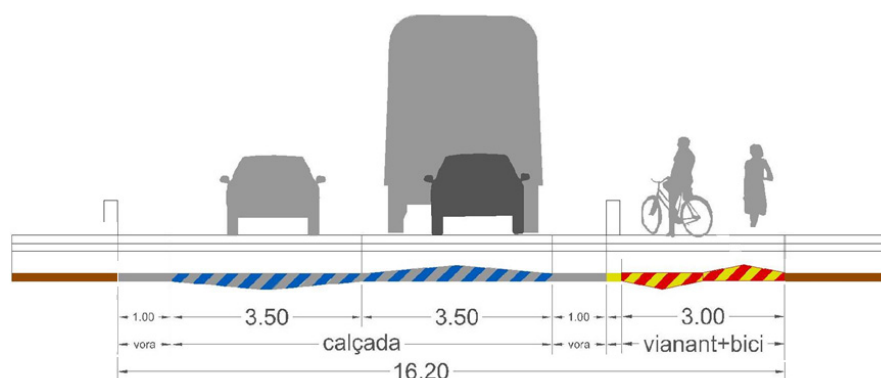
Font: Elaboració pròpia

CAS 3

SOLAPAMENT SENDER AMB CARRETERA COMARCAL



Il·lustració 18: Alt Berguedà. Solapament sender amb carretera comarcal
Font: Elaboració pròpia



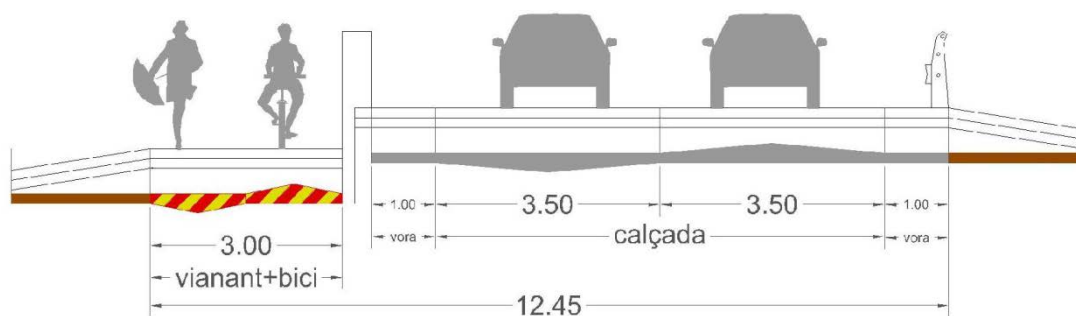
Il·lustració 19: Alt Berguedà. Esquema secció multiusuaris. Sender - Carretera comarcal
Font: Elaboració pròpia

CAS 4

SOLAPAMENT SENDER AMB CARRETERA DE LA XARXA BÀSICA



Il·lustració 20: Alt Berguedà. Solapament sender amb carretera de la xarxa bàsica
Font: Elaboració pròpia



Il·lustració 21: Alt Berguedà. Esquema secció multiusuaris. Sender - Carretera de la xarxa bàsica
Font: Elaboració pròpia

CAS 6

CONNEXIÓ ENTRE LES XARXES PER RESOLDRE



Il·lustració 22: Alt Berguedà. Trobada carretera comarcal amb ruta a peu
Font: Elaboració pròpia

CAS 5

CONNEXIÓ ENTRE LES XARXES RESOLTA



Il·lustració 23: Alt Berguedà. Trobada carretera local amb ruta a peu
Font: Elaboració pròpia

CAS 7

PAS DE RUTA PER MUNICIPI PER RESOLDRE



Il·lustració 24: Alt Berguedà. Trobada carretera comarcal amb ruta a peu
Font: Elaboració pròpia

CAS 8

PAS DE RUTA PER MUNICIPI RESOLT



Il·lustració 25: Alt Berguedà. Trobada carretera local amb ruta a peu
Font: Elaboració pròpia

7 CONCLUSIONS

L'**accessibilitat del patrimoni local i natural** és un tema cabdal per al desenvolupament local i turístic d'una comarca. S'ha creat una metodologia que permet avaluar 1) per una banda l'accessibilitat informativa al territori i al seu patrimoni, eix bàsic per a la seva promoció turística i 2) l'accessibilitat al patrimoni a través de les infraestructures existents.

L'eina de **promoció turística** que s'ha avaluat en aquest document és la informació que es gestiona via web a través dels portals turístic comarcals. Una comarca es pot servir de diverses eines de promoció: in situ en els punts d'informació, revistes especialitzades, guies d'excursionistes. Però la comoditat per a l'usuari de cercar **informació** diversa i la multitud d'aplicacions que es poden afegir a una web, la converteixen en el mode més adient per fer una promoció territorial.

Per altra banda, ens centrem en aquests portals gestionats per **organismes públics** (o semi-públics) perquè entenem que són els principals interessats en promocionar la **identitat** del territori. Ells són uns gestors objectius en el sentit que buscaran sempre el millor per la promoció de la seva comarca. Els gestors privats de turisme (hotelers, restauradors, propietaris d'empreses de esports d'aventura, etc...) poden utilitzar aquesta web comarcal com a entorn on emmarcar-se.

Per promocionar la identitat d'un territori cal identificar-ne els elements que la configuren i en aquest sentit, el patrimoni territorial (conformat a grans trets pel patrimoni cultural i natural) en són la seva base. El **gestor turístic** haurà de promocionar el territori a partir de la promoció dels seus béns patrimonials com a productes aplicant criteris elementals de màrqueting; es crearan marques, sub-marques i el territori es convertirà en un destí turístic.

S'han avaluat diverses webs de gestors públics però la que es mostra en aquest treball és la web de **Turisme del Priorat**. És una web molt completa que treballa molt adequadament amb els factors identitaris del territori. Sap promocionar la comarca dins el món del turisme rural, cultural, d'aventura i pel fet de ser una comarca de vins, en el món del turisme eno-gastronòmic. És una web que gestiona molt bé la oferta privada i realment ofereix un marc conceptual on **gestors privats**, com els productors de vi i oli, s'hi poden acomodar.

Pel que fa a les **rutes temàtiques**, ofereix rutes molt diverses i per a diferents usuaris. Pel que fa a la presentació d'aquestes rutes, es serveix d'àudios guia, fulletons explicatius i coordenades GPS descarregables. Tot plegat un bon ventall d'informació per al turista que vulgui conèixer la comarca.

Per altra banda però, s'ha vist com una manca de mapes propis crea confusió al l'usuari. Amb la quantitat d'informació que es troba a internet, una visió ràpida i entenedora de la comarca, és cabdal perquè les webs de turisme comarcal es posicionin capdavanteres en aquest mercat. L'ús de **mapes explicatius, interactius o temàtics**, ofereix un molt bon complement per a les webs públiques de turisme. És una eina molt còmode perquè l'usuari entengui la comarca d'una sola ullada i a la vegada el permet organitzar-se millor l'estada al territori.

Pel que fa a la accessibilitat al patrimoni a través de les **infraestructures**, s'ha avaluat l'accessibilitat a través de l'articulació entre la xarxa de carreteres i la xarxa de camins. Algunes de les vies d'aquestes xarxes, són les vies que formaran part del conjunt d'infraestructures que donen accés al patrimoni. La seva gestió en garanteix el seu bon funcionament.

Un dels temes claus a treballar en aquesta gestió és la **seguretat** pels usuaris més vulnerables (els vianants i els ciclistes). En aquest moment, la xarxa viària presenta certs conflictes de solapament i creuament entre xarxes. En l'actualitat, quan un camí es solapa o creua amb una carretera, la carretera és la que predomina i per tant l'usuari en cotxe en surt beneficiat. Tenint en compte que el vianant i el ciclista són els modes de transport més sostenibles, aquesta situació caldria reconduir-la.

Per abordar aquest tema ens podem servir del concepte del **viari intermedi**. Aquest viari serveix a la comunicació quotidiana d'una comarca. És a dir, dóna resposta a les necessitats de relació intracomarcals i a la vegada, a les d'enllaç entre la xarxa urbana i la xarxa bàsica de connexió. El viari intermedi català el configuren les carreteres comarcals i locals i els camins veïnals, rurals i forestals.

VIARI INTERMEDI	
CARRETERES	CAMINS
Xarxa comarcal Xarxa local	Camins veïnals Camins rurals Camins forestals

Tabla 23: Configuració del viari intermedi

Font: Elaboració pròpia

Aquest viari, pel fet de tenir una funcionalitat de **connexió quotidiana** i, si ens volem emmarcar en una estructura social sostenible, ha de garantir al màxim possible el seu ús a usuaris com la bicicleta i el vianant. Si s'apliquen aquests criteris a l'hora de dissenyar nou viari intermedi o de millorar el ja existent certs conflictes de solapament o connexió entre la xarxa de carreteres i la xarxa de camins es veuran solucionats.

Les rutes temàtiques utilitzen **traçats** ja existents, senders, camins històrics o corriols, però sovint es solapen o es creuen amb **carreteres**. Molts cops evitar aquest solapament o creuament no és possible. Cal garantir la seguretat als vianants i als ciclistes en aquests punts de conflicte.

En aquest sentit, l'ús d'estratègies d'incorporació de vials per a vianants i carrils bici, afavoreix la connexió intracomarcals i permet un **accés al patrimoni** amb comoditat pels usuaris més vulnerables.

Futures línies d'investigació:

Seria interessant han de dirigir-se en primer lloc a afegir **nous elements** configuratius de la identitat territorial i per tant susceptibles de ser generadors de rutes temàtiques. Els Catàlegs de paisatge, una de les estratègies de valorització del patrimoni territorial que ofereix la Generalitat, són un document descriptiu que identifica les **unitats del paisatge** per àmbits i n'identifica els valors, l'estat i uns objectius de qualitat paisatgística. Aquesta classificació del paisatge aportaria noves idees en el marc de la jerarquització del patrimoni.

Caldria també, introduir el concepte de **xarxa** i el seu funcionament. Seria una eina clarificador per entendre com interactuen tots els elements que configuren un **sistema territorial**. Municipis, edificis històrics aïllats, vies patrimonials, zones naturals, miradors, carreteres que circulen per paisatges interessants. És un sistema complex i entendre el seu funcionament pot ajudar a planificar la seva gestió.

8 BIBLIOGRAFIA CITADA

- Antón Clavé, S. (2002). Model turístic de Catalunya enfront de les noves tendències de la demanda. *Revista de Geografia*, 1, 119-128.
- Antón Clavé, S. (2006). *Turismo, Territorio y Cultura*. Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes.
- Antón Clavé, S., & López-Monné, R. (1996). Turismo rural, desarrollo local y preservación del ambiente. Elementos para un desarrollo sostenible del turismo en la zona de montaña Prades-Montsant, Cataluña. *Ería*, 41, pages 227-238.
- Avila, R., & Barrado, D. (2005). Nuevas tendencias en el desarrollo de destinos turísticos: marcos conceptuales y operativos para su planificación y gestión. *Cuadernos de turismo*, N°. 15, pàg. 27-44.
- Bennis, E., & Davison, M. (11-16 April 2005). Hit the Road: Preserving Historic Routes. *Paper Presented at the Forum UNESCO University and Heritage 10th International Seminar "Cultural Landscapes in the 21st Century"*. Newcastle-upon-Tyne.
- Buhalis, D., & Law, R. (2008). Progress in information technology and tourism management: 20 years on and 10 years after the Internet. The state of eTourism research. *Tourism Management*, 29, pages 609-623.
- Campillo, X. (2001). *La gestió de la xarxa de camins en zones de muntanya (Tesi Doctoral)*. Barcelona: Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona.
- Careri, F. (2002). *Walkspaces*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Cortina, A. (2010). *Nova cultura del territori i ètica del paisatge*. Barcelona: Documents de recerca. Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible de Catalunya (CADS).
- Font i Garolera, J. (1993). La formació històrica de la xarxa de carreteres a Catalunya (1761-1935). *Estudi General*, Núm.: 13, pages 127-152.
- Garré, S., Meeus, S., & Gulinck, H. (2009). The dual role of roads in the visual landscape: A case-study in the area around Mechelen (Belgium). *Landscape and Urban Planning*, Volume 92, Issue 2, Pages 125-135.
- Grazuleviciute-Vileniske, I., & Matijosaiti, I. (2010). Cultural Heritage of Roads and Road Landscapes: Classification and Insights on Valuation. *Landscape Research*, Volume 35, Issue 4, Pages 391-413.
- Herce, M., & Magrinyà, F. (2004). *Construcció de ciutat i xarxes d'infraestructures*. Barcelona: Edicions UPC.
- Iglesias, F. (2008). Identitat i turisme: l'aliança estratègica. *EINES*, 131-142.
- Jerpåsen, G., & Swensen, G. (2008). Cultural heritage in suburban landscape planning: A case study in Southern Norway. *Landscape and Urban Planning*, Volume 87, Issue 4, pages 289-300.
- López-Monné, R. (1998). Evolució i canvi de model del senderisme a Catalunya: de l'associacionisme a l'activitat turística. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 33, Pages 203-214.
- López-Monné, R. (1999). *Senderisme. Camins i senyals*. Tarraagona: Arola Editors.
- Maderuelo, J. (2010). El patrimonio expandido: del objeto al paisaje. En J. Maderuelo, *Paisaje y Patrimonio* (págs. 101-127). Madrid: Abada Editores.
- Magrinyà, F. (2007). Aplicacions a la planificació de les xarxes de transport. El cas de l'impacte territorial de la variant de la N-240 a la comarca de l'Alt Camp. En M. Herce, F.

- Magrinyà, & J. Miró, *L'espai urbà de la mobilitat* (págs. 119-127). Barcelona: Edicions UPC.
- Mata, R. (2010). La dimensión territorial del paisaje. En J. Maderuelo, *Paisaje y patrimonio* (págs. 31-73). Madrid: Abada Editoriales.
- Moulin, C., & Boniface, P. (2001). Routeing Heritage for Tourism: making heritage and cultural tourism networks for socio-economic development. *International Journal of Heritage Studies*, Volume 7, issue 3, pages 237-248.
- Muntañola Thornberg, J. (2000). *Topogénesis. Fundamentos de una nueva arquitectura*. Barcelona: Edicions UPC.
- Navas, T. (2012, en premsa). *Els carrers del territori. 150 de carreteres locals de la Diputació de Barcelona. Catàleg de l'exposició*. Barcelona: Diputació de Barcelona.
- Nogué, J. (2009). A la recerca del discurs territorial i de l'imaginari paisatgístic. En C. Llop, *Paisatges en transformació. Intervenció i gestió paisatgístiques* (págs. 53-66). Barcelona: Diputació de Barcelona.
- Rivera Blanco, J. (2010). Paisaje y patrimonio. En J. Maderuelo, *Paisaje y Patrimonio* (págs. 11-29). Madrid: Abada Editores.
- Royo, M., & Serarols, C. (2005). El Turismo rural-cultural: Un modelo de gestión del marketing turístico a nivel local basado en la medida de la imagen del destino. *Cuadernos de Turismo*, n.16, pages 197-222.
- Tresserras, J. (2005). Identitat(s), marca i destinacions turístiques. Límits i riscos dels models turístics. *DCIDOB*, 93, pages 28-31.
- Vera, J., López Palomeque, F., Marchena, M., & Antón Clavé, S. (1997). *Análisis territorial de turismo: una nueva geografía del turismo*. Barcelona: Ariel.

RECURSOS A INTERNET

[http:// www.gencat.cat](http://www.gencat.cat)
<http://www20.gencat.cat/portal/site/Patrimoni>
<http://www20.gencat.cat/portal/site/Territori>
<http://www20.gencat.cat/portal/site/catalunya-act>
[http:// www.idescat.cat](http://www.idescat.cat)
<http://www.catpaisatge.net>
[http:// www.portal.unesco.org](http://www.portal.unesco.org)
<http://www.tkwb.org>
<http://www.rednatura2000.info/>
<http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/>
[http:// www.turismepriorat.org](http://www.turismepriorat.org)
<http://www.priorat.cat>
<http://www.altbergueda.com/>
<http://www.bergueda.cat/>

IMATGES

Il·lustració 1: Bedolina, Val Camonica, Itàlia.....	8
Il·lustració 2: Esquema rutes temàtiques.....	11
Il·lustració 3: Representació xarxa viària catalana en un entorn rural català. Comarca d'Osona	17
Il·lustració 4: C-26 viari intermedi de l'Alt Berguedà.....	18
Il·lustració 5: Camí veïnal, viari intermedi de l'Alt Berguedà.....	18
Il·lustració 6: Turisme Priorat. Informació temàtica.....	26
Il·lustració 7: Turisme Priorat. Mapa distribució punts d'interès patrimonial.....	27
Il·lustració 8: Turisme Priorat. Informació activitats.....	28
Il·lustració 9: Turisme Priorat. Accessibilitat des de la carretera.....	30
Il·lustració 10: Turisme Priorat. PDF promoció consell comarcal.....	31
Il·lustració 11: Turisme Priorat. PDF promoció Parc Natural del Montsant.....	31
Il·lustració 12: Turisme Priorat. PDF promoció Serra de Llaberia.....	31
Il·lustració 13: Alt Berguedà. Elements del sistema territorial.....	34
Il·lustració 14: Alt Berguedà. Solapament sender amb carretera local nivell 2.....	44
Il·lustració 15: Alt Berguedà. Esquema secció multiusuaris. Sender - Carretera local 2.....	44
Il·lustració 16: Alt Berguedà. Solapament sender amb carretera local nivell 1.....	45
Il·lustració 17: Alt Berguedà. Esquema secció multiusuaris. Sender - Carretera local 1.....	45
Il·lustració 18: Alt Berguedà. Solapament sender amb carretera comarcal.....	46
Il·lustració 19: Alt Berguedà. Esquema secció multiusuaris. Sender - Carretera comarcal.....	46
Il·lustració 20: Alt Berguedà. Solapament sender amb carretera de la xarxa bàsica.....	47
Il·lustració 21: Alt Berguedà. Esquema secció multiusuaris. Sender - Carretera de la xarxa bàsica.....	47
Il·lustració 22: Alt Berguedà. Trobada carretera comarcal amb ruta a peu.....	48
Il·lustració 23: Alt Berguedà. Trobada carretera local amb ruta a peu.....	48
Il·lustració 24: Alt Berguedà. Trobada carretera comarcal amb ruta a peu.....	49
Il·lustració 25: Alt Berguedà. Trobada carretera local amb ruta a peu.....	49

TAULES

Tabla 1: Figures de protecció del patrimoni territorial català.....	7
Tabla 2: Territori i Mobilitat.....	7
Tabla 3: Correspondència entre categoria, funció i titularitat dels camins.....	15
Tabla 4: Configuració de la xarxa viària catalana.....	16
Tabla 5: Classificació funcional xarxa de carreteres.....	19
Tabla 6: Classificació funcional xarxa de camins.....	20

Tabla 7: Aspectes a tenir en compte per a la implantació de vials de vianants i de carrils bici en el viari intermedi	20
Tabla 8: Aspectes tècnics per a la implantació de vials per vianants	21
Tabla 9: Aspectes tècnics per a la implantació de carrils bici	21
Tabla 10: Actuacions del Pla de Foment Turístic del Priorat.....	26
Tabla 11: Estratègia temàtica del Priorat	26
Tabla 12: Turisme Priorat. Rutes en cotxe	28
Tabla 13: Turisme Priorat. Rutes temàtiques ofertades	29
Tabla 14: Turisme Priorat. Rutes en bici.....	30
Tabla 15: Alt Berguedà. Patrimoni territorial	36
Tabla 16: Alt Berguedà. Jerarquització patrimoni territorial	37
Tabla 17: Alt Berguedà. Accessibilitat actual al patrimoni territorial.....	38
Tabla 18: Alt Berguedà. Gestió de l'accessibilitat al patrimoni a través de la xarxa de camins .	40
Tabla 19: Alt Berguedà. Oferta de rutes temàtiques a peu.....	41
Tabla 20: Alt Berguedà. Solapament entre les xarxes.....	42
Tabla 21: Alt Berguedà. Connexió entre les xarxes. Font: Elaboració pròpia	43
Tabla 22: Alt Berguedà. Centres urbans com a nodes de les rutes. Font: Elaboració pròpia.....	43
Tabla 23: Configuració del viari intermedi	51